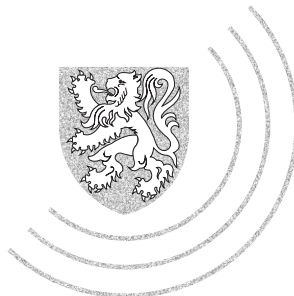


V L A A M S P A R L E M E N T



Zitting 2001-2002

30 oktober 2001

BELEIDSBRIEF

Mobiliteit en Openbare Werken

Beleidsprioriteiten 2001-2002

ingediend door de heer Steve Stevaert,
minister vice-president van de Vlaamse regering,
Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie

Met deze beleidsbrief worden de basisopties van het regeerprogramma en de beleidsnota Mobiliteit en Openbare Werken 2000-2004 verder uitgewerkt. De beleidsbrief is de weergave van de visie van de functioneel bevoegde minister en vormt de basis van een debat in het Vlaams Parlement. In voorkomend geval zullen de uitvoeringsmaatregelen ter goedkeuring aan de Vlaamse regering of het Vlaamse Parlement worden voorgelegd.

INHOUD

	Blz.
1. INLEIDING	6
2. DE UITVOERING VAN DE BEGROTING TIJDENS HET LOPENDE BEGROTINGSJAAR 2001	6
2.1. Programma 63.10. Wegen	6
2.2. Programma 63.20. Gemeenschappelijk vervoer	6
2.3. Programma 63.40. Algemene infrastructuur en verkeersbeleid	7
2.4. Programma 64.00. Bestaansmiddelen AWZ	
2.5. Programma 64.10. Waterwegen en binnenvaart	7
2.6. Programma 64.20. Havens	8
2.7. Programma 64.30. Zee- en rivierwaterkering en -beheersing	9
2.8. Programma 64.40. Algemene infrastructuur en scheepvaartbeleid	10
2.9. Programma 64.50. Zeewezen	10
2.10. Programma 64.60. Integraal waterbeheer	10
2.11. Programma 66.10. AOSO	11
2.12. Programma 69.9. Diensten van de secretaris-generaal – algemene uitgaven	12
2.13. Dienst afzonderlijk beheer loodswezen	12
3. DE PROGNOSE VAN DE BELEIDSINVULLING TIJDENS HET VOLGENDE BEGROTINGSJAAR 2002	13
4. OVERZICHT VAN DE WIJZE WAAROP GEVOLG WERD GEGEVEN AAN HET REGEERAKKOORD, DE BELEIDSNOTA EN RESOLUTIES EN MOTIES DIE DOOR HET PARLEMENT AANGENOMEN ZIJN	13
4.1. Inleiding	13
4.2. Kritische succesfactor 1 : Het structureel beheersen van de mobiliteitsvraag.	17
4.2.1. Het verder uitbouwen van het elektronisch loket	18
4.2.2. Het evalueren van proefprojecten binnen de administraties van het Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap.	18
4.2.3. Onderzoeken van de mogelijkheid tot invoering van een mobiliteiteffectenrapport	19
4.2.4. Externe vervoers- en verkeerskosten internaliseren en prijsmaatregelen nemen	19
4.3. Kritische succesfactor 2 : Het structureel beheren van het vervoersaanbod	20
4.3.1. Opstellen invoeringsplan netmanagement voor personen- en goederenverkeer	21
4.3.2. Realiseren van de plannen voor basismobiliteit (openbaar vervoer, fietsers,...)	22
4.3.3. Uitbouw van het openbaar vervoer	23
4.3.4. Investeren in interne veiligheid van het openbaar vervoer	25
4.3.5. Tariefmaatregelen	26
4.3.6. Overdracht van het leerlingenvervoer naar de Vlaamse Vervoermaatschappij	27
4.3.7. Realiseren van ontbrekende schakels	28
4.3.8. Structureel onderhoud van de wegen	29
4.3.9. Verwijderen van knelpunten in het waterwegennet	29
4.3.10. Opnieuw in goede staat brengen van de waterweg	30
4.3.11. Invoeren van verkeersbegeleiding voor de binnenvaart	32

4.3.12. Invoeren van minimale dienstverlening op centrale assen in het waterwegen-netwerk	33
4.3.13. Introductie van een minimale dienstverlening door mechanisering en automa-tisatie van de bediening	34
4.3.14. Garanderen van de maritieme toegankelijkheid	34
4.3.15. Verminderen van de aanloopkosten in de havens	37
4.4. Kritische succesfactor 3 : Het optimaal gebruik van de aangeboden verkeers- en ver-voersinfrastructuur	38
4.4.1. Realiseren van verkeersbeheer met behulp van telematica	38
4.4.2. Versnelde invoering van nieuwe voertuigtechnologie	39
4.4.3. Verbeteren van de communicatie met de weggebruikers	40
4.4.4. Verwezenlijken van doorstroming van het openbaar vervoer	41
4.4.5. Bouwen van kaaimuren langs de waterwegen	41
4.5. Kritische succesfactor 4 : Specifieke aandacht voor de zwakke weggebruikers	42
4.5.1. Evenwichtig herinrichten van de doortochten en stedelijke invalswegen	43
4.5.2. Herinrichten van zwarte punten en zones	43
4.5.3. Het realiseren van fietspadennetwerken	44
4.6. Kritische succesfactor 5 : Beperken van de emissies van het transportsysteem	45
4.6.1. Testen van alternatieve brandstoffen en systemen voor de voertuigen bij de VVM De Lijn	45
4.6.2. Nieuwe voertuigtechnologie versneld invoeren	45
4.6.3. Snelheidsregulerende maatregelen nemen	46
4.6.4. Geluidsbeperkende maatregelen nemen	46
4.7. Kritische succesfactor 6 : Het optimaal inpassen van de verkeers- en vervoersinfra-structuur in de omgeving	46
4.7.1. Inpassen van de openbaar vervoerinfrastructuur in de omgeving door aange-paste investeringen	47
4.7.2. Versnippering van de ruimte door verkeer- en vervoerinfrastructuur tegen-gaan	47
4.7.3. Bermbeheersplannen maken voor de hoofdwegen	48
4.7.4. Strooizouten oordeelkundig gebruiken	49
4.7.5. Organiseren van het multifunctioneel gebruik van de waterlopen	49
4.7.6. Afstemmen van het waterpeilbeheer op de principes van integraal waterbe-heer	50
4.8. Kritische succesfactor 7 : Het maken van bindende afspraken binnen het eigen be-leidsveld en overheen de verschillende beleidssectoren	51
4.8.1. Verwezenlijken van het Mobiliteitsplan Vlaanderen	51
4.8.2. Verder uitbouwen van het convenantbeleid	52
4.8.3. Toezien op de naleving van het convenantbeleid	53
4.8.4. Bindende afspraken maken met de federale overheid	53
4.8.5. Bindende afspraken maken met de bedrijfswereld	54
4.8.6. Bindende afspraken maken met de andere gewesten	54
4.9. Kritische succesfactor 8 : Het creëren van een maatschappelijk draagvlak	54
4.9.1. De Mobiliteitsraad Vlaanderen oprichten	55
4.9.2. Organiseren van kwaliteitsvolle externe communicatie in functie van een mentaliteitswijziging	55
4.9.3. Ontwikkelen van een op de gebruiker gericht informatiesysteem	56

4.10. Kritische succesfactor 9 : Het doelmatig aanwenden van de middelen binnen elke modus en tussen de verschillende modi	56
4.10.1. Verfijnen en verder uitbouwen van de behoeftenanalyse voor weginfrastructuur	57
4.10.2. Uitbouwen van een intern beheersinformatiesysteem bij de VVM - De Lijn ..	57
4.10.3. Op punt stellen van behoeftenanalyse voor investeringen bij de VVM - De Lijn	57
4.10.4. Uitbouwen van meer integrale effectrapportering en maatschappelijke afweging	57
4.11. Kritische succesfactor 10 : Voldoende middelen en sturende instrumenten om het beleid te realiseren	58
4.11.1. Onderzoeken van de mogelijkheden tot publiek - private samenwerking	58
4.11.2. Ontwikkelen van een intern informatiesysteem	58
4.11.3. Ontwikkelen van een mobiliteitsmonitoringsysteem	59
4.11.4. Het personeelskader aanpassen aan de taakstellingen	59
4.11.5. Opleiding en vorming	59
5. GERAAMDE EVOLUTIE T.A.V. DE GESTELDE BELEIDSDOELEN	61
5.1. Het vrijwaren van de bereikbaarheid van economische knooppunten en poorten en het oplossen van de knelpunten die zich voornamelijk tijdens de spits op de verschillende netwerken voordoen	61
5.1.1. Recente ontwikkelingen	61
5.1.2. Trendmatige ontwikkelingen op lange termijn	64
5.2. Het garanderen van toegankelijkheid tot zowel vervoerssystemen in zijn geheel als tot de individuele of collectieve vervoermiddelen om zo tot een sociaal duurzame mobiliteit te komen	68
5.3. Het verzekeren van de verkeersveiligheid	71
5.4. Het verbeteren van de verkeersleefbaarheid om de kwaliteit van zowel het 'verblijven' als de kwaliteit van verplaatsingen op microniveau te verhogen	74
5.5. Het terugdringen van de schade aan natuur en milieu ondanks de verdere toename van de mobiliteit	76
5.6. Synthese vanuit het oogpunt van de beleidsdoelen	77
6. SAMENVATTING VAN DE BELEIDSOPTIES EN INITIATIEVEN VOOR HET VOLGENDE BEGROTINGSJAAR	78

1 INLEIDING

Uitvoering gevend aan de bepalingen van de reglement van het Vlaams Parlement (artikel 74) en aan de beslissing van de V.R. op 24 juli 2001, omvat de beleidsbrief volgende onderdelen:

1. Een overzicht van de uitvoering van de begroting tijdens het lopende begrotingsjaar.
2. Een prognose over de beleidsinvulling tijdens het volgende begrotingsjaar.
3. Een overzicht van de wijze waarop de regering gevolg heeft gegeven aan het regeerakkoord en de beleidsnota's, resoluties en moties die door het parlement aangenomen zijn, afgesloten met een overzichtstabel opgebouwd rond de beleidsdoelen.
4. Een samenvatting van de beleidsopties en initiatieven voor het volgende begrotingsjaar.

2 DE UITVOERING VAN DE BEGROTING TIJDENS HET LOPENDE BEGROTINGSJAAR 2001

2.1 Programma 63.10. Wegen

In haar regeringsverklaring van juli 1999 was één van de aandachtspunten van de Vlaamse regering naast de nieuwe investeringen in infrastructuurwerken tevens de milieuhinder en -overlast van het wegverkeer voor de weggebruiker en de omwonenden tot een minimum te herleiden in het kader van de nieuwe milieuwetgeving.

Voor 2001 betekende dit dat vanuit beheers- en economisch oogpunt een belangrijke budgettaire inspanning diende geleverd op het vlak van milieugebonden uitgaven binnen het repetitief (vast) wegenonderhoud, waarvoor extra kredieten werden voorzien.

2.2 Programma 63.20. Gemeenschappelijk vervoer

Getracht werd volgende doelstellingen te bereiken:

1. De verplaatsingsmogelijkheden van de verschillende bevolkingsgroepen op een selectieve en verantwoorde manier waarborgen.
2. Op een selectieve manier de bereikbaarheid van de Vlaamse economische knooppunten en poorten waarborgen.
3. De verkeersveiligheid en de verkeersleefbaarheid verbeteren, zelfs al neemt de mobiliteit toe.

De doelgroep bestaat duidelijk uit de volledige Vlaamse bevolking, iedereen heeft baat bij het streven naar een duurzame mobiliteit met een grotere verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid.

Speciale aandacht ging ook naar dat deel van de bevolking dat niet over eigen vervoer beschikt. Via de basismobiliteit wil men in heel Vlaanderen juist die personen

de kans geven om zich te verplaatsen en deel te nemen aan het maatschappelijk leven.

Op de lange termijn wordt als doelstelling vooropgesteld :

- verdubbelen van het aandeel van het gemeenschappelijk vervoer in 10 jaar.

Dit doel werd nagestreefd met volgende prioriteiten voor het jaar 2001:

1. het huidige aanbod van openbaar vervoer minstens op een gelijkwaardig niveau in stand te houden (continuïteit).
2. selectief het aanbod uit te breiden, volgens de normen vastgelegd in de basismobiliteit, en daar bovenop volgens het systeem van de mobiliteitsconvenant.
3. het gebruik verder aan te moedigen door specifieke en doelgroepgerichte maatregelen, zoals het gratis vervoer voor 65+ers, goedkopere schoolabonnementen, e.a.

2.3 Programma 63.40. Algemene infrastructuur en verkeersbeleid

De instrumenten waarmee de administratie de doelstellingen tracht te verwezenlijken bestaan voor dit begrotingsprogramma vooral uit subsidiëring van instellingen en organisaties (en hun projecten of studies) die zich inzetten voor de verkeersleefbaarheid, de verkeerskunde, de verkeersopvoeding en de verkeersveiligheid.

Via een goede sturing van de projecten en de opvolging van de resultaten wordt een efficiënte en doelmatige inzet van de middelen nagestreefd.

Ook het nieuw decreet betreffende het bezoldigd personenvervoer over de weg evenals de oprichting van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen zijn belangrijke instrumenten voor de uitwerking van het beleid.

2.4 Programma 64.00. Bestaansmiddelen AWZ

Dit programma werd gecreëerd bij de begrotingsopmaak 2000 en moet toelaten de bestaansmiddelen voor de verschillende administraties te decentraliseren naar de afdelingen.

Voor het begrotingsjaar 2001 werden nog geen kredieten op dit programma voorzien.

2.5 Programma 64.10. Waterwegen en binnenvaart

Bij de binnenvaart is er voldoende capaciteit aanwezig om een gedeelte van de via de weg vervoerde goederen over te nemen op een milieuvriendelijke en veilige manier. Om een degelijk geïntegreerd beleid uit te bouwen, is het belangrijk dat de complementariteit van de verschillende vervoerswijzen goed uitgebouwd wordt, waarbij goede overslagmogelijkheden tussen water, weg en spoor van cruciaal belang zijn.

Vanuit deze kennis hebben de waterwegbeheerders een aantal strategische doelen geformuleerd, zoals:

- het aandeel van de binnenvaart en de kustvaart in het totaal van het goederenvervoer betekenisvol doen stijgen;
- het verhogen van de biodiversiteit in en langs de waterwegen en de kust;

- een visie ontwikkelen op de meervoudige functies van de waterweg en zijn aanhorigheden en deze verankeren in bestemmingsplannen.

Uit deze strategische doelstellingen blijkt duidelijk dat de waterwegbeheerders in dit programma niet uitsluitend oog hebben voor binnenvaart, maar voor het volledig maatschappelijk gebeuren dat zich in en rond de waterweg afspeelt, met name het vervoer, de recreatie, de natuur en het milieu.

Om al deze functies af te wegen en te plaatsen binnen de opdracht van de waterwegbeheerder en hiervoor ook een maatschappelijk draagvlak te creëren, zullen deze functies in bestemmingsplannen of ontwikkelingsplannen worden verankerd. Deze plannen zullen tot stand komen via breed overleg met alle betrokkenen.

Evenwel zal belangrijke aandacht worden besteed aan de transportfunctie. In dit proces kan de binnenvaart een belangrijke rol spelen om de competitiviteit van Vlaanderen binnen Europa te behouden of te verbeteren en aldus bij te dragen tot de welvaart en het welzijn van de ganse Vlaamse bevolking.

Deze modus is in staat, om zonder verdere aantasting van de open ruimte, de verkeersleefbaarheid en de verkeersveiligheid te verbeteren door overname van een deel van het transport dat nu over de weg gebeurt. Er is hiervoor op korte termijn immers vervoerscapaciteit genoeg bij de binnenvaart.

Dit alles staat nog los van het voorzien van de nodige ruimte voor het ontwikkelen van watergebonden activiteiten en overslagmogelijkheden.

Om deze taak echter op een efficiënte wijze te kunnen vervullen, is het noodzakelijk dat de waterweg en zijn exploitatie voldoet aan de behoeften van de klant en in goede staat van onderhoud wordt gehouden.

Teneinde naar de klant toe een “één-loket-functie” te kunnen aanbieden hebben de 3 waterwegbeheerders het VOW (Vlaams Overlegplatform van de Waterwegbeheerders) opgericht. De gemeenschappelijke acties en initiatieven worden binnen dit forum besproken en uitgewerkt.

2.6 Programma 64.20. Havens

Een strategische doelstelling voor de havens is het verminderen van de aanloopkosten van schepen naar de Vlaamse zeehavens om hun aandeel in de range Le Havre Hamburg te verhogen, zonder afbreuk te doen aan de veiligheidscontouren.

De verruiming en het onderhoud van de maritieme toegangswegen tot onze Vlaamse zeehavens is een van de belangrijke opgave voor het Vlaams Gewest.

Door de ondertekening van het verdrag tussen Vlaanderen en Nederland in 1995 werd een belangrijke doorbraak gerealiseerd inzake de verruiming van de Westerschelde (48' - 43' - 38') ten bate van de aanloop naar de haven van Antwerpen. De uitgevoerde verdiepingsbaggerwerken geven aanleiding tot verhoogde onderhoudsbaggerwerken. Het lopende verdiepingsprogramma bevat nog de ruiming van de resterende wrakken, ook in het mondingsgebied.

De havenontwikkelingen en de hinterlandverbindingen moeten zodanig worden op elkaar afgestemd worden dat de huidige en toekomstige goederenstromen kunnen verwerkt worden. Hierin moeten zowel de binnenvaart als het spoor een belangrijke rol spelen gezien de bestaande congestieproblemen op de weg. Het gecombineerd vervoer dient in dit verband verder gestimuleerd te worden.

De operationele doelstellingen voor de havens zijn:

- een doelmatige en veilige toegang tot de havens versterken; in de mate van het mogelijke de toegang aanpassen aan actuele scheepvaartvereisten.

- het ondersteunen van de bouw van haveninfrastructuur in overleg met de havenbesturen rekening houdend met de complementariteit van de investeringen en de gelijkwaardige behandeling van de havens en het Vlaamse beleidskader dat voortvloeit uit het Havendecreet.

De maritieme toegangswegen tot de Vlaamse havens worden onderhouden, de lopende verdieping van de Westerschelde en de vaarpassen in zee wordt verder gerealiseerd via de wrakkenruiming. De natuurcompensaties en het flankerend veiligheidsbeleid wordt verdergezet.

Het onderhoud van deze maritieme toegangsweg neemt hierdoor met 1 miljard per jaar toe. De hiertoe noodzakelijke kredietverhoging werd toegekend en is ook opgenomen in de begroting 2001.

2.7 Programma 64.30. Zee- en rivierwaterkering en -beheersing

De beleidsprioriteiten zijn:

- Het ontwikkelen en verzamelen van instrumenten per deelbekken om met behulp van digitale terreinmodellen, hydraulische en hydrologische modellen een maatschappelijk en economisch aanvaardbaar veiligheidsniveau te kunnen uitwerken.
- De uitbouw van een hydrologisch informatiecentrum en operationeel maken van dit centrum.
- De verdere uitbouw van een rivier-informatiecentrum en de evaluatie van dit centrum.
- Het opmaken van een plan dat de veiligheid tegen overstroming van het ganse Vlaamse grondgebied vastlegt.

Aanverwant aan deze doelstelling is de operationele doelstelling over het onderhoud van de infrastructuur. Deze doelstelling werd nader omschreven in het programma 64.10 over de binnenvaart. Ook hier geldt dat om voldoende veiligheid tegen overstroming te kunnen waarborgen het patrimonium in goede staat van onderhoud moet worden gehouden. Ook voor de waterbeheersing en de zeewering zijn bijkomende middelen nodig.

De instrumenten die hiervoor ingezet worden zijn ondermeer onderhoudsaannemers die op basis van aannemingscontracten instaan voor de uitvoering van de nodige werkzaamheden en het toezicht van het eigen personeel. Gelet op het geringe bedrag dat beschikbaar is voor onderhoud is het onmogelijk over te gaan tot systematisch onderhoud op basis van inspecties. Het onderhoud dat gebeurt, zijn in hoofdzaak ad hoc opdrachten in zones waar dringend onderhoud vereist wordt. Omwille van deze kredietbeperkingen is het maaien van bermen, wat specifiek onderhoud is voor dijken en oevers noodzakelijk moeten aangerekend worden op de post waterbeheersing van het Vlaams Infrastructuurfonds.

2.8 Programma 64.40. Algemene infrastructuur en scheepvaartbeleid

Het Waterbouwkundig Laboratorium is gespecialiseerd in het uitvoeren van waterbouwkundige studies en heeft terzake een internationale faam opgebouwd.

Recent werd beslist om zich ook te bekwamen in studies over de gevolgen voor het milieu door de realisatie van waterbouwkundige werken. Tevens zal het Waterbouwkundig Laboratorium ook studies inzake de ecologie van de waterloop uitvoeren.

Als beleidsperspectief wordt gesteld dat het Waterbouwkundig Laboratorium zijn huidige positie inzake studies moet kunnen handhaven en uitbreiden, zowel op gewestelijk als op internationaal vlak.

Teneinde de slagkracht van het laboratorium te verhogen valt te overwegen om deze entiteit intern te verzelfstandigen door het creëren van een eigen vermogen.

Het Waterbouwkundig Laboratorium werkt als ondersteunende entiteit mee aan het bereiken van de strategische doelstellingen omtrent het creëren van een maatschappelijk en economisch veiligheidsniveau tegen overstromingen, het verhogen van de biodiversiteit langs de waterwegen en het beheer van de zoetwaterreserves.

Het opmaken van het veiligheidsplan geciteerd onder waterbeheersing wordt door hen uitgevoerd.

Tevens werken zij mee aan het operationeel maken van de Rivier Informatie Services en het Hydrologisch informatiecentrum.

2.9 Programma 64.50. Zeewezen

Het zorgen voor een veilige en doelmatige toegang tot de Vlaamse zeehavens

Om deze doelstelling te kunnen realiseren beschikt het Zeewezen over loodsen, een verkeersbegeleidingssysteem, signalisatie, bebakening van de maritieme toegangswegen zowel in zee als op de Schelde.

Het plaatsen en onderhouden van de vaarwegmarkering gebeurt in eigen beheer. Teneinde het scheepvaartverkeer zo veilig mogelijk te laten verlopen, is het tevens van groot belang dat de ligging van de boeien regelmatig gecontroleerd wordt.

Het naar de haven slepen van defecte vaartuigen, overwegend vissersschepen.

De sleep- en reddingsdienst van het zeewezen biedt de nodige hulp ingeval van calamiteiten en ongevallen en dit continu op elk ogenblik van de dag of de nacht.

2.10 Programma 64.60. Integraal waterbeheer

Dit programma werd in 1999 in het leven geroepen om een aantal projecten omtrent integraal waterbeheer te realiseren waarbij de factoren natuur en milieu zeer belangrijk zijn.

De strategische doelstellingen die in relatie staan tot dit programma zijn:

1. Het verhogen van de biodiversiteit in en langs de waterwegen en langs de kust;
2. Een visie op de meervoudige functies van de waterweg en zijn aanhorigheden ontwikkelen en verankeren in de bestemmingsplannen;

3. De waterwegbeheerders zullen een strategische rol spelen in de coördinatie en het beheer van de zoetwaterreserves in Vlaanderen.

Bovendien moet vermeld worden dat ook de strategische doelstelling over het verzekeren van een economisch en aanvaardbaar veiligheidsniveau in relatie staat met dit programma. De wijze waarop het veiligheidsniveau wordt gecreëerd zal daar waar mogelijk uitgaan van het integraal waterbeheer. Waar mogelijk zal overgegaan worden tot het inrichten van gecontroleerde overstromingsgebieden, zal getracht worden terug ruimte te geven aan de rivieren in plaats van de rivieren terug te dringen tussen hoge dijken.

Bij de (her)bouw van stuwen zal onderzocht worden op welke wijze kleinschalige waterkrachtcentrales voor het opwekken van groene energie kunnen ingeplant worden en zullen de nodige voorzieningen worden getroffen om vismigratie mogelijk te maken.

Voor zover dit overeenstemt met de bestemmingsplannen, zal in samenwerking met het Instituut voor natuurbehoud onderzocht worden op welke plaatsen aan natuurontwikkeling kan worden gedaan.

Als operationele doelstelling wordt gesteld dat elk nieuw investeringsproject inzake waterbeheersing wordt onderzocht of het voldoet aan de principes inzake integraal waterbeheer en natuurtechnische milieubouw. Bij de realisatie zal maximaal rekening gehouden worden met deze principes op voorwaarde dat de realisatie economisch verantwoord is.

De werken worden uitgevoerd door aannemers in de waterbouw die de opdracht krijgen op basis van openbare aanbestedingen of offerte aanvragen.

De prestaties zijn het aantal uitgevoerde werken volgens de principes van integraal waterbeheer en natuurtechnische milieubouw.

Als kengetal zal het percentage waterbeheersingswerken uiteraard volgens de principes van integraal waterbeheer worden bepaald t.o.v. het totaal geïnvesteerd bedrag in nieuwe waterbeheersingswerken.

2.11 Programma 66.10. AOSO

Het programma beoogt de werking te verzekeren van de administratie Ondersteunende Studies en Opdrachten door de uitgaven te dekken voor de specifieke werkingskosten.

Voor de instandhouding van de normale werking van AOSO zijn de volgende uitgaven noodzakelijk:

- de levering van allerhande specifiek verbruiksmaterieel, het uitvoeren van onderhoud van specifieke toestellen en de aankoop van gespecialiseerde publicaties (op B.A. 66.10.12.01);
- de huur en het geschikt maken van vliegtuigen voor fotogrammetrische vluchten (incl. leveren brandstof) (op B.A. 66.10.12.25);
- de aankoop van specifieke machines, meubelen, materiaal en vervoermiddelen te land voor AOSO (op B.A. 66.10.74.01).

2.12 Programma 69.9. Diensten van de secretaris-generaal – algemene uitgaven

De dotatie van het VIF (23.130,7 miljoen) maakt het overgrote deel uit van programma 69.9.

De strategische en operationele doelstellingen van het programma worden dus vooral bepaald door de doelstellingen van het VIF.

De andere basisallocaties zijn vooral ondersteunend voor de gehele werking van LIN.

In toepassing van de begrotingsinstructies wordt opnieuw een bufferkrediet voorzien. Door middel van een actieve opvolging van het beheer van de vereffeningsdossiers en de ordonnanceringskredieten kan er voor gezorgd worden dat alle dossiers tijdig worden geordonnanceerd en betaald en daardoor de verwijlintresten tot een strikt minimum beperkt worden.

Om de encours van de overgenomen verbintenissen van de uitgavenbegroting verder aan te zuiveren is het behoud van dit ordonnanceringskrediet noodzakelijk.

Ter bevordering van de transparantie werden alle studiekosten m.b.t. het Masterplan Antwerpen samengebracht binnen één artikel (240 mio BEF).

2.13 Dienst afzonderlijk beheer loodswezen

Op 30 juni 2000 werd het decreet houdende bepalingen tot begeleiding van de aanpassing van de begroting 2000, aangenomen door het Vlaams Parlement. Met de bekrachtiging en afkondiging van dit decreet en inzonderheid hoofdstuk XVI, artikel 30, heeft de Vlaamse regering haar goedkeuring gegeven betreffende de oprichting van een Dienst Afzonderlijk Beheer Loodswezen.

Meer bepaald wordt de Dienst Afzonderlijk Beheer Loodswezen belast met het loodsen en beloodsen van zeeschepen evenals het verstrekken van hiermee gepaard gaande diensten en adviezen.

Binnen deze opdracht wordt de dienst belast met de organisatie en het financieel, budgettair, materieel en personeelsbeheer.

De dienst beschikt voor de uitvoering van haar opdrachten over haar eigen inkomsten uit de activiteiten en indien noodzakelijk over een jaarlijkse dotatie voorzien in het decreet houdende de algemene uitgavenbegroting van de Vlaamse Gemeenschap.

De Vlaamse Gemeenschap stelt de nodige diensten, uitrusting, installaties en personeelsleden specifiek voor de logistieke ondersteuning ter beschikking van de DAB Loodswezen.

Gezien de DAB pas een decretale basis kreeg en op 1 januari 2001 operationeel werd, zijn er geen verwijzingen naar een krediettoestand op 15 september 2000. De begroting 2001 is dus een eerste voorstelling, waarbij in een tweede tabel wordt opgegeven waar de kredieten werden gecompenseerd.

3 DE PROGNOSE VAN DE BELEIDSINVULLING TIJDENS HET VOLGENDE BEGROTINGSJAAR 2002

Hier wordt verwezen naar de memorie van toelichting bij de ontwerp-begroting.

4 OVERZICHT VAN DE WIJZE WAAROP GEVOLG WERD GEGEVEN AAN HET REGEERAKKOORD, DE BELEIDSNOTA EN RESOLUTIES EN MOTIES DIE DOOR HET PARLEMENT AANGENOMEN ZIJN

4.1 Inleiding

Beleidsnota “Mobiliteit en Openbare werken – 1999-2004

In de beleidsnota “Mobiliteit en Openbare Werken – 1999 - 2004” gaf de overheid aan wat ze op middellange termijn aan maatschappelijke effecten wil bereiken in de externe omgeving en duidt ze de strategische domeinen aan waar veranderingen moeten worden doorgevoerd en waar de overheid uitstekend moet presteren om succesvol te zijn. Naast de strategische hoofdlijnen werden in de beleidsnota reeds de strategische projecten geformuleerd die de regering cruciaal achtte om haar visie te bereiken. Deze strategische projecten zijn concrete acties van het hoogste niveau die erop gericht zijn om enerzijds de strategische doelstellingen van de minister te realiseren en anderzijds om de voorwaarden, gesteld door de kritische succesfactoren, in te vullen.

Ontwerp-mobiliteitsplan Vlaanderen

In het voorjaar 2001 werd het ontwerp-mobiliteitsplan Vlaanderen aan het Vlaamse parlement voorgelegd. Dit mobiliteitsplan moet, aldus het regeerakkoord, “de mobiliteit beheersen, de milieuvervuiling en milieuhinder terugdringen en de bereikbaarheid en de leefbaarheid van steden en dorpen garanderen”. Om deze doelstellingen te verwezenlijken werd in het regeerakkoord gepleit voor een tweesporenbeleid; met name investeren in openbaar vervoer en het uitvoeren van infrastructuurwerken waar nodig. Het gemeenschappelijk personenvervoer diende hierbij te worden uitgebouwd als een volwaardig alternatief voor het autogebruik.

In het licht van het regeerakkoord zal het mobiliteitsplan “Duurzame mobiliteit in Vlaanderen” voornamelijk ingaan op de mobiliteit te land (via weg, waterweg, spoor, ...) met als motto “het veilig stellen van kwaliteit”. Het “veilig stellen van kwaliteit” heeft zowel betrekking op de werking van het transportsysteem zelf op de omgeving waarbinnen het transportsysteem functioneert. Als zodanig wordt niet ingegaan op de problematiek van het luchtvervoer of de zeevaart. Voor wat dit laatste betreft verwijzen we naar de in opmaak zijnde strategische plannen voor elke zeehaven. Het spreekt voor zich dat een afstemming nodig is tussen de verschillende beleidsplannen. Een aparte uitdetaillering is er ook voor het fietsbeleid. De globale beleidslijnen worden hier uitgezet binnen het mobiliteitsplan Vlaanderen maar verder uitgediept, conform het regeerakkoord, in een “Vlaams Totaalplan Fiets”.

De voorbereiding van dit plan werd door de Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie Steve Stevaert toevertrouwd aan de Vlaamse administratie (dept. LIN). Binnen de krijtlijnen uitgezet door het regeerakkoord en rekening hou-

dend met de krachtlijnen vervat in de beleidsnota “Mobiliteit en Openbare werken” werd een voorstel van beleidsplan opgesteld voor de korte (tot 2005), middellange (2010) en lange termijn (na 2010). Conform het regeerakkoord diende het mobiliteitsplan niet enkel de globale beleidslijnen uit te zetten maar ook de prioriteiten te bepalen in openbaar vervoer en infrastructuurwerken. De concrete doorvertaling en uitdetaillering van het mobiliteitsplan Vlaanderen gebeurt via de mobiliteitsplannen voor de grootstedelijke gebieden en via de lokale mobiliteitsplannen opgesteld in het kader van het mobiliteitsconvenant.

Het ontwerp beleidsplan “Duurzame mobiliteit Vlaanderen” is het resultaat van een nauwe samenwerking tussen de wetenschappelijke wereld en de Vlaamse administratie. Zo ligt aan de basis van het voorliggende ontwerpbeleidsplan de inputnota opgesteld door een wetenschappelijk consortium. Deze inputnota werd vervolgens verder uitgewerkt en geconcretiseerd door de verschillende betrokken administraties en overheidsinstellingen. Zowel de verdere wetenschappelijke coaching bij de uitdetaillering van het ontwerpbeleidsplan als de cijfermatige onderbouwing ervan dienen de garantie te bieden voor een op wetenschappelijke basis gestoeld ontwerp beleidsplan.

Omdat een duurzame ontwikkeling een optimalisatie veronderstelt van zowel milieubebonden, sociale als economische overwegingen werden zowel de inputnota als het ontwerpbeleidsplan onderworpen aan een milieutoetsing via een strategische milieueffectenrapportering. Aanvullend werd ook een inschatting gemaakt van de economische effecten verbonden aan dit ontwerpbeleidsplan. In het voorliggend plan werd in de mate van mogelijke reeds rekening gehouden met de aanbevelingen en resultaten van deze effectenrapportering.

De in het ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen zijn de volgende doel- en taakstellingen weerhouden:

Het vrijwaren van de bereikbaarheid

Deze doelstelling streeft ernaar om de vlotheid waarmee economische knooppunten en poorten kunnen bereikt worden te verbeteren. Oorzaak van de problematiek rond bereikbaarheid is het grote aantal verplaatsingen dat ook in de toekomst zal blijven groeien. Deze verplaatsingen vinden grotendeels plaats tijdens specifieke periodes van de dag (de ochtend- en de avondspits). Bovendien gebeurt het grootste aandeel van de verplaatsingen over de weg. De auto en de vrachtwagen zijn respectievelijk de populairste vervoersmodi voor het personen- en het goederenvervoer. Dit alles leidt tot knelpunten op de verschillende verkeersnetwerken, op de eerste plaats op het weggennet maar ook bij het bus- en treinvervoer. Ook het waterwegennet kent haar specifieke knelpunten.

Het ambitieniveau, binnen het streven naar een duurzame ontwikkeling, is om de huidige bereikbaarheidskwaliteit minstens vast te houden of te verbeteren. Een beter ruimtelijk evenwicht en een betere spreiding van verplaatsingen in de tijd is hierbij van doorslaggevend belang. De benutting van de verkeersnetwerken wordt opgedreven. Enkel waar het strikt noodzakelijk is, zal er nieuwe infrastructuur worden aangelegd.

Het garanderen van de toegankelijkheid

Een tweede doelstelling voor het mobiliteitsbeleid in Vlaanderen is het faciliteren van de verplaatsingsbehoefte. Streefdoel hierbij is een zo groot mogelijke “toegang” tot de mobiliteit. Hiermee bedoelen we zowel de “toegang” tot het vervoerssysteem in zijn geheel als tot de individuele of collectieve vervoermiddelen op zich. Omdat mobiliteit zich in de toekomst niet uitsluitend laat vertalen in fysieke verplaatsingen wordt ook de toegang tot de informatie- en communicatienetwerken als belangrijke

component mee genomen in het streven naar een vanuit sociaal oogpunt duurzame ontwikkeling van de mobiliteit.

Momenteel is deze toegang tot de mobiliteit erg ongelijkmatig verdeeld over de verschillende groepen van de samenleving. Het streven naar een sociaal duurzame mobiliteit impliceert dan ook een herverdeling van de mobiliteit. Streefdoel hierbij is het garanderen van de mobiliteit voor iedereen, ook voor mensen die geen auto bezitten of mogen/kunnen besturen, zodat vervoersarmoede niet of nauwelijks meer bestaat (of tenminste waar armoede geen vervoersarmoede impliceert) en de vervoersongelijkheden tussen de verschillende maatschappelijke groepen tot een aanvaardbaar niveau zijn teruggebracht. Voorwaarde hierbij is wel dat de tijdsdruk niet verder toeneemt, zeker voor deze groepen die nu reeds met tijdsdruk problemen te kampen hebben.

Het verzekeren van de veiligheid

De derde doelstelling van het mobiliteitsbeleid heeft tot doel de verkeersveiligheid te verhogen. De verkeersinfrastructuur en het gebruik dat ervan gemaakt wordt blijkt niet altijd even veilig te zijn als maatschappelijk gewenst. Als zodanig stelt de onveiligheidsproblematiek een waarachtig samenlevingsprobleem.

Gelukkig daalt de verkeersonveiligheid sinds het begin van de jaren zeventig. Toch blijft het aantal slachtoffers hoog, zeker bij een vergelijking met andere Europese lidstaten. De bestrijding van de objectieve en subjectieve onveiligheid is en blijft dan ook een belangrijke maatschappelijke prioriteit. Streefdoel op lange termijn hierbij is een slachtoffervrij verkeerssysteem, vaak ook het “vision zero” genoemd.

Het verbeteren van de verkeersleefbaarheid

De vierde doelstelling van het mobiliteitsbeleid in Vlaanderen is het streven naar een voor mensen verkeersleefbare omgeving, niet alleen als doelstelling op zich maar ook als randvoorwaarde voor de beleidsdoelstellingen rond bereikbaarheid en toegankelijkheid.

Zowel de verkeersinfrastructuur als het gebruik van gemotoriseerde vervoersmiddelen zetten de kwaliteit van het verblijven onder druk. Luchtverontreiniging en gezondheidseffecten, geluid en trillingen, geurhinder en gebrekkige belevingswaarde komen over het hele grondgebied voor, maar in veel hogere mate in gebieden met grote bevolkingsdichtheid en grote verkeersdichtheid zoals de grootstedelijke gebieden en de Vlaamse Ruit.

Infrastructuur en gebruik van vervoersmiddelen zetten ook de kwaliteit van verplaatsingen op microniveau onder druk. De verkeersonveiligheid, de onoversteekbaarheid, de barrièrewerking, de parkeeroverlast en het gebrek aan ruimte voor voetgangers komen in min of meerdere mate over het grondgebied gespreid voor. Het ruimtebeslag door verkeer speelt vooral een rol in stedelijke gebieden en de kernen van gemeenten. De onoversteekbaarheid is een typisch probleem voor secundaire wegen.

Verkeersonleefbaarheid is tenslotte een belangrijke factor bij het kiezen van een woonplaats. Duur en weinig hinder en goedkoop en veel hinder gaan vaak samen, zodat verkeersonleefbaarheid bijdraagt aan sociale en ruimtelijke segregatie.

Het terugdringen van de schade aan natuur en milieu

De vijfde doelstelling beoogt om ondanks een verdere toename van de mobiliteit, de milieu- en natuurschade die ze veroorzaakt tot op een aanvaardbaar niveau terug te dringen. Het proces van een al maar groeiende vraag naar mobiliteit moet gebeuren met aandacht voor de kwaliteit van het leefmilieu (‘milieuduurzaam’) en zonder de sociale en economische functie van mobiliteit te ondermijnen.

In zijn huidige context is het transportsysteem niet milieuduurzaam. Zo wordt het draagvermogen van het milieu voor de emissies overschreden, is het verbruik van uitputbare fossiele brandstoffen nog altijd te hoog en wordt door de lokale en regionale impact van het transportnetwerk de algemene biodiversiteit van de ecosystemen ernstig bedreigd.

Lange tijd werd er vanuit gegaan dat het afbakenen en beschermen van een aantal gebieden en ecosystemen een voldoende beschermingsmaatregel was om de biodiversiteit te vrijwaren. Naarmate meer en meer soorten uitstierven - zelfs ook in de beschermde reservaten en nationale parken - werd duidelijk dat de problematiek zich op een veel hoger niveau afspeelt dan het louter verlies aan natuurhabitat. De effecten van emissies van schadelijke stoffen doen zich over relatief grote afstanden voelen. Natuurgebieden blijken vaak te klein om leefbare populaties te herbergen en zijn dikwijls te geïsoleerd van elkaar om (genetische) uitwisseling binnen een metapopulatie mogelijk te maken.

Verwacht wordt dat de transportinfrastructuur in de komende jaren evenals een andere reeks activiteiten, een betekenisvolle factor zal blijven in de ernstige bedreiging van de kwaliteit van de leefomgeving.

Met redenen omklede moties en resoluties

In de loop van het parlementair jaar 2000-2001 waren er in totaal 4 met redenen omklede moties en resoluties. Deze zijn:

- Voorstel van resolutie van de heren Jul Van Aperen, Jan Loones, Johan Malcorps en Robert Voorhamme en mevrouw Wivina Demeester-De Meyer betreffende de langetermijnvisie voor een integrale ontwikkelingsschets van het Schelde-estuarium (Parl. St., VL. P., 2000-2001, nr. 684/5).
- Voorstel van resolutie van de heren Robert Voorhamme, André Denys en Jos Bex betreffende het investeringsprogramma 2001-2012 van de NMBS (Parl. St., VL. P., 2000-2001, nr. 764/1).
- Met redenen omklede motie van de heer Carl Decaluwe tot besluit van de op 28 juni 2001 in commissie gehouden interpellatie tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, tot het stimuleren van autoluwe initiatieven. Tekst aangenomen door de plenaire vergadering (Parl. St., VL.P., 2000-2001, nr 788.2).
- Met redenen omklede motie van de heren Carl Decaluwe en Ludwig Caluwé en mevrouw Wivina Demeester-De Meyer tot besluit van de op 19 oktober 2000 door de heer Carl Decaluwe in commissie gehouden interpellatie tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het nieuwe beheerscontract van de federale overheid met de NMBS en de inbreng terzake van de Vlaamse overheid (Parl. St., VL.P., 2000-2001, nr 429-1).

Gevolgde werkwijze in dit hoofdstuk

Het ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen wordt op dit ogenblik besproken in het Vlaamse parlement, waarna het geoperationaliseert zal worden. In deze beleidsbrief wordt daarom vooral uitgegaan van de operationalisering zoals weergegeven in de beleidsnota.

In de beleidsnota werden in totaal een 50-tal strategische projecten geformuleerd. Zij werden aangereikt vanuit de verschillende entiteiten (administraties, VOI,...) die elk voor zich nagingen welke belangrijke projecten zij diende te ontwikkelen om op hun niveau de realisatie te helpen waarmaken van het beleid zoals vooropgesteld

door de minister. Deze projecten hebben zowel betrekking hebben op een minimaal te bereiken prestatieniveau voor een lopende activiteit, als op de ontwikkeling van nieuwe belangrijke instrumenten of programma's die in bepaalde gevallen zelfs entiteitsoverschrijdend kunnen zijn. Het uitdetailleren of de concrete invulling van deze strategische projecten, die in de beleidsnota nog globaal waren omschreven, behoort immers tot het domein van de operationele planning die methodologisch de doorvertaling is van de strategisch planning naar het niveau van de verschillende operationele eenheden.

De jaarlijkse rapportering over de stand van zaken met betrekking tot de realisatie van deze projecten, maakt het onderwerp uit van de beleidsbrieven. De rapportering gebeurt op basis van de projectplanning die door de verschillende administraties werd opgemaakt ter uitvoering van de strategisch projecten. Aangezien sommige strategische projecten een tijdshorizon van meerdere jaren hebben, zal in deze tweede beleidsbrief, waar mogelijk en relevant, een globaal overzicht gegeven worden van de verschillende projectstappen. Conform artikel 70 van het reglement van het Vlaamse Parlement zal vooral aandacht besteden aan de stappen die deze legislatuur reeds werden gezet of gepland zijn voor 2002. Bij de bespreking van de projecten zal ook worden verwezen naar de wijze waarop rekening is gehouden met resoluties en moties.

De globale evaluatie in functie van de doelstellingen in hoofdstuk 5, richt zich evenwel vooral naar de doel- en taakstellingen zoals ze aangegeven zijn in het ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen.

4.2 Kritische succesfactor 1: Het structureel beheersen van de mobiliteitsvraag.

In de beleidsnota werd de eerste kritische succesfactor verantwoord en omschreven vanuit de bekommernis om de mobiliteitsgroei te beheersen. Alleen als de vraag naar mobiliteit stevig in de hand wordt gehouden, kan het beleid goed scoren op het vlak van bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid en milieu- en natuurbehoud. Als we er niets aan doen, nemen zowel in het reizigers- als in het goederenverkeer het aantal verplaatsingen en het aantal afgelegde kilometers verder ongebreideld toe. Nu al zorgt de groeiende belasting van het vervoersysteem voor steeds meer files op de weg en voor piek-/overbezetting bij het openbaar vervoer. Met alle hinder van dien.

Het structureel beheersen van de vraag naar mobiliteit is daarom nodig en vereist een beleid dat doelgericht ingrijpt op drie vlakken:

- de manier waarop wonen, werken, bedrijven, diensten en voorzieningen ruimtelijk worden gespreid;
- de mogelijkheid om fysieke verplaatsingen te vervangen door telecommunicatie en informatietechnologie;
- de manier waarop de samenleving werken, school lopen,... in de tijd organiseert.

Door het nemen van maatregelen op die vlakken moet het gewoon minder nodig worden zich te verplaatsen, moet de afstand van de verplaatsingen opnieuw kleiner worden en moeten - om het spitsprobleem uit de wereld te helpen - de verplaatsingen beter in de tijd worden gespreid. Wanneer wonen, werken,... ruimtelijk op een doordachte manier worden ingeplant, krijgen maatschappelijk interessante vervoervormen als lopen, fietsen, openbaar en ander collectief vervoer bovendien betere kansen tegenover het autoverkeer.

Strategische projecten ter uitvoering van kritische succesfactor 1 zijn:**4.2.1 Het verder uitbouwen van het elektronisch loket**

Op dit vlak worden diverse initiatieven ontwikkeld waarbij telkens fysieke verplaatsingen van personen worden vervangen door transmissie van informatie naar de persoon in kwestie. Een van deze voorbeelden is het ondernemersloket waar formulieren, aanstiplijsten en andere informatie kan gedownload worden. Ook het ter beschikking stellen van bestekken via het internet hoort hier als voorbeeld thuis.

De administraties van het departement zullen in het voorjaar 2002 hun bestekken gratis aanbieden via het internet.

De Vlaamse regering wil in 2002 een belangrijke nieuwe stap zetten in het e-government. Iedere burger, onderneming of organisatie moet in de mogelijkheid zijn om on-line alle beleidsdocumenten en formulieren te raadplegen en om ze op te vragen. Het project e-VRT moet toelaten dat dit via het televisietoestel gebeurt. De Vlaamse regering heeft ook altijd veel belang gehecht aan een goede bereikbaarheid van haar administraties via het spoor en het stads- en streekvervoer.

4.2.2 Het evalueren van proefprojecten binnen de administraties van het Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap.

De proefprojecten die hiermee worden bedoeld, dienen in een ruimer perspectief te worden geplaatst. Zo bieden zij niet alleen een gedeeltelijke oplossing aan de verkeersproblemen maar streven zij evenzeer naar een grotere bereikbaarheid van de diensten voor de burger-gebruiker of een meer flexibele arbeidstijdregeling ter bevordering van de combinatie van de werk- en gezinssituatie.

4.2.2.a Het buiten de piekuren laten beginnen van vergaderingen

Op dit vlak werden door de Vlaamse Administratie nog geen gecoördineerde initiatieven genomen. Wel werden in het nieuw sectoraal akkoord 1999-2000 voor het personeel van het ministerie van de Vlaamse gemeenschap en een aantal Vlaamse Openbare Instellingen, met respect voor de 38-urenweek en zonder de goede werking van de diensten in het gedrang te brengen de glijtijden uitgebreid van 7.30u tot 19.00u.

4.2.2.b Televergaderen, telewerken, (evaluatie met het oog op mogelijke veralgemening)

De proefprojecten inzake telewerken dateren van sinds 1997. Momenteel zijn deze initiatieven vrij beperkt gebleven van opzet maar toch een lovenswaardige poging om een nieuwe manier van werken ook binnen het ministerie van de Vlaamse Gemeenschap te introduceren. In dit kader kan het initiatief aangehaald worden van de administratie Waterwegen en Zeewezen – Directoraat-generaal dat aan het proefproject deelnam met oorspronkelijk vier, later zes personen. Het thuiswerken gebeurde a rato van 1 dag per week. Momenteel wordt onderzocht of/hoe het project kan uitgebreid worden naar alle afdelingen van AWZ met standplaats te Brussel.

Opvallend binnen deze projecten is het feit dat telewerken haast uitsluitend geassocieerd wordt met thuiswerken. Telewerken wordt evenwel door de Internationale Arbeidsorganisatie (IAO) ruimer gedefinieerd, met name "arbeid, grotendeels of in belangrijke mate verrichten op een andere dan de traditionele werkplaats met behulp van telecommunicatie". Deze andere werkplaats hoeft dus niet noodzakelijk de woning te zijn.

Net zoals het telewerken heeft ook het televergaderen zijn intro gedaan binnen het ministerie van de Vlaamse Gemeenschap. Na evaluatie van het project kunnen nadere conclusies getrokken worden of/hoe dit project kan uitgebreid worden.

De Vlaamse regering wil in haar strijd tegen het fileprobleem nog verder gaan. De verbetering van het openbaar vervoer en het wegwerken van de missing links alleen zullen het dichtslippen van ons wegennet niet kunnen verhinderen. In overleg met de federale regering wordt een groot actieplan voorbereid om het thuiswerken en telewerken krachtig te ondersteunen. Uit buitenlandse studies blijkt dat deze vormen van werken kunnen leiden tot een daling van het autoverkeer op de filegevoelige uren met 20%. De massale omschakeling naar thuiswerken wordt een operatie die een enorme impact kan en zal hebben op de levens van zeer veel Vlamingen. Thuiswerken heeft immers niet alleen een economische impact, maar ook een sociale, maatschappelijke en ecologische weerslag. Het is daarom van het grootste belang dat deze problematiek grondig besproken wordt en onderzocht.

4.2.2.c Experimenten met een gespreide 4-dagenweek, met behoud van prestaties

Op 6 juli 2000 werd een nieuw sectoraal akkoord 1999-2000 ondertekend voor het personeel van het ministerie van de Vlaamse gemeenschap en een aantal Vlaamse openbare instellingen. Deze nieuwe collectieve arbeidsovereenkomst bevat de uitbreiding van de glijtijden (zie hoger) die moeten leiden tot een (vrijwillige) vierdaagse werkweek. Per departement zullen proefprojecten worden afgebakend en geëvalueerd.

4.2.3 Onderzoeken van de mogelijkheid tot invoering van een mobiliteitseffectenrapport

Met behulp van een mobiliteitseffectenrapport kunnen activiteiten gericht worden naar die plaatsen, waar de capaciteit en de kwaliteit van het vervoersysteem die activiteiten kunnen verwerken.

In afwachting van een ruimer onderzoek naar de mogelijkheden tot invoering van een mobiliteitseffectenrapport, is de invoering van de mobier beperkt tot de module binnen het convenantenbeleid die betrekking heeft op "de aanleg of herinrichting van ontsluitingsinfrastructuur ter verbetering van de bereikbaarheid van specifieke zones van commerciële activiteiten in privaat of openbaar beheer". Indien het investeringsdossier bedrijfseconomisch verantwoord is, kan een financiële tegemoetkoming worden aangevraagd voor de bedoelde ontsluitingsinfrastructuur. Deze aanvraag dient vergezeld te zijn van een mobiliteitseffectenrapport (Mober) waarin het (potentiële) gebruik van diverse vervoerswijzen wordt geëvalueerd, en waaruit de noodzaak en de omvang voor de bedoelde ontsluitingsinfrastructuur blijkt, rekening houdend met de effecten die via vervoersmanagement te bereiken zijn..

4.2.4 Externe vervoers- en verkeerskosten internaliseren en prijsmaatregelen nemen

In afwachting van een ruime maatschappelijke discussie over deze thematiek werden reeds enkele positieve stimuli genomen die tot doel hebben het gebruik van het openbaar vervoer of de fiets aan te moedigen. Het aanmoedigen van het gebruik van alternatieve vervoersvormen is immers één van de belangrijke pijlers waarop het mobiliteitsbeleid is gebaseerd. Volgende initiatieven werden reeds genomen:

- Gratis openbaar vervoer voor de Vlaamse ambtenaren. Het volledig ten laste nemen door de werkgever van de kostprijs van een abonnement voor het woon-werkverkeer. Deze beslissing bestendigt de maatregel uit het sectoraal akkoord 1997-1998. Uit de evaluatie bleek immers een stijging van het openbaar vervoer gebruik met bijna 30 %. Het aandeel van het openbaar vervoer gebruik in het totaal van de woon-werkverplaatsingen (modal – split) steeg daardoor van ongeveer 31 % tot 40 %.
- Het toekennen met ingang van 1 september 2000 van een fietsvergoeding tot 6 frank per km voor personeelsleden die de fiets gebruiken in het woon-werkverkeer.

Aanvullend wordt verwezen naar 4.3.5. "Tariefmaatregelen".

Niet alleen ten aanzien van het personenvervoer, maar ook naar het goederenvervoer toe werden een aantal maatregelen genomen. Zo werden over de waterwegen de vaarrechten verlaagd. Tot 1 januari 2000 diende voor elk transport via de waterweg 0,1 BEF per afgelegde kilometer en per vervoerde ton betaald te worden. Per 1 januari 2000 werden de vaarrechten teruggebracht tot één tiende van dit bedrag. Dit houdt in dat slechts 0,01 BEF per tonkilometer wordt gevraagd.

Het Vlaamse gewest heeft bij de aanvang van de legislatuur aan de federale overheid gevraagd een aantal fiscale maatregelen te treffen die verband houden met mobiliteit. De werkgroep die deze problematiek heeft aangepakt, was enkel samengesteld uit federale beleidsmakers. De niet exhaustieve lijst van maatregelen omvatte onder meer de herziening van de fiscale stimuli voor het autogebruik in het woon-werkverkeer, de fiscale behandeling van bedrijfswagens,... De enige maatregel die de federale overheid momenteel heeft genomen is de terugbetaling van het woon-werkverkeer met andere modi, ten belope van zes frank per kilometer voor een afstand van 50 kilometer.

4.3 Kritische succesfactor 2: Het structureel beheren van het vervoersaanbod

De tweede kritische succesfactor uit de beleidsnota heeft betrekking op het aanbrengen van wijzigingen aan het vervoersaanbod. Alleen als we de privé-auto of de vrachtwagen vaker op stal laten, raken we duurzaam uit de verkeersknoop. Zelfs als we de groei van de vraag naar mobiliteit kunnen afremmen (kritische succesfactor 1), blijft dat zo. Maar een verstokte automobilist op de fiets, de bus of de tram krijgen, gaat niet vanzelf. Goederen uit de soepel inzetbare vrachtwagen houden om ze per spoor of per boot te laten vervoeren al evenmin. Die andere vervoervormen moeten een volwaardig alternatief bieden, wat ze op dit ogenblik niet kunnen. Daarom is een beter beheer van het aanbod aan vervoermiddelen en -infrastructuur noodzakelijk.

Zo moeten de netten van alternatieve vervoermiddelen (openbaar stads- en streekvervoer, spoor, binnenwateren) volgens een doordachte hiërarchie in elkaar worden gezet. Die netten moeten ook onderling op elkaar worden afgestemd, zodat naadloze aansluitingsmogelijkheden ontstaan.

Er moet genoeg infrastructuur zijn voor de alternatieve vervoerwijzen, die hen voldoende doorstroming biedt. Om mensen niet soms letterlijk in de kou te laten staan, moeten er ook gewoon genoeg trams, bussen en treinen zijn. En dat is nodig wanneer een verdubbeling van het marktaandeel van het gemeenschappelijk personenvervoer wordt beoogd binnen een periode van 10 jaar.

Een automobilist komt verder pas uit zijn comfortabele autofauteuil en laat zijn gemotoriseerde cocon pas staan, als het op de bus even knus is. Hij verwacht daarenboven een hoogwaardige en klantgerichte service van wie hem een alternatief soort vervoer wil aanbieden. Uiteraard moeten de geboden alternatieven veilig zijn: je stapt niet op de fiets als de kans groot is dat je van je pedalen wordt gereden.

En tenslotte moet de gebruiksprijs van het alternatief vervoer aantrekkelijk zijn, zowel voor diegene die de afweging tussen auto en tram, tussen vrachtwagen en spoor kan maken, als voor diegene die gewoon geen andere keuze heeft dan het alternatief vervoer.

Strategische projecten ter uitvoering van kritische succesfactor 2 zijn:**4.3.1 Opstellen invoeringsplan netmanagement voor personen- en goederenverkeer****4.3.1.a Netmanagement voor het personenverkeer**

Dit project beoogt het veralgemeend invoeren van het netmanagement tegen eind 2004 met als doel de realisatie van de basismobiliteit en de doelmatige en efficiënte organisatie van het geregeld vervoer, waarbij maximaal tegemoet gekomen wordt aan de verplaatsingsbehoeften en –stromen. Het netmanagement zal geregeld worden in het kader van een uitvoeringsbesluit van het ontwerp van decreet “personenvervoer”, voorzien tegen 31 december 2001.

In het kader van de realisatie van dit project werden reeds een aantal stappen gezet zoals:

1. Het vastleggen van de doelstellingen van het openbaar vervoer gebaseerd op zowel het regeerakkoord, de beleidsnota “Mobiliteit en Openbare Werken”, het ontwerp van decreet “personenvervoer” als het ontwerp mobiliteitsplan ‘Duurzame mobiliteit Vlaanderen’.
2. Het uitwerken van lijnvoeringsconcepten. Hieronder verstaan we het uitwerken van bouwstenen of componenten waarmee het openbaar vervoer netwerk op een meer gestructureerde wijze kan worden opgebouwd.

Verder stappen zijn:

1. Het uitwerken van knooppuntkarakteristieken (tegen januari 2001). Met knooppuntkarakteristieken wordt een geheel van normen en karakteristieken bedoeld waaraan de halteplaatsen van De Lijn moeten voldoen en dit van de meest eenvoudige plattelandshalte tot het meest uitgebreide busstation. Het gaat hier zowel om een gedetailleerde beschrijving van de uitrusting van de haltes (inclusief wachtaccommodatie), de halte-hiërarchisering, de inplanting van de halteplaatsen, e.a.
2. Het opbouwen van een beslissingsboom en toepassingsregels voor de invoering en de toepassing van lijnvoeringsconcepten en knooppuntkarakteristieken; een eerste aanzet hiertoe is reeds gegeven door de V.V.M.
3. Het opstellen van een operationeel plan exploitatie, gelinkt aan actieplannen exploitatie.

Bij het opstellen van het netmanagement wordt het grondgebied opgedeeld in vervoersgebieden die elk een vervoerskern en een invloedsgebied omvatten. Als zodanig is de projectplanning afhankelijk van de afbakening van de stedelijke, randstedelijke, kleinstedelijke en buitengebieden in het kader van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen. Een voorstel van afbakening wordt momenteel getoetst aan de inzichten van de gemeenten.

4.3.1.b Netmanagement voor het goederenverkeer

Conform de principes van netmanagement voor het personenverkeer dient ook voor het goederenvervoer gestreefd te worden naar een optimale organisatie van het vervoersaanbod (multimodaal).

Ten behoeve van dit project werd daarom eerst een studie verricht naar de haalbaarheid van intermodaal vervoer in Vlaanderen. De centrale onderzoeksvraag in deze studie was “waarom het intermodaal transport, ondanks de stijging van de vraag naar goederenvervoer (en meer specifiek het containervervoer), weliswaar een groei heeft gekend maar geen belangrijke modal shift heeft kunnen teweegbrengen ten aanzien van het unimodaal wegvervoer”. Het antwoord hierop hield

volgens de onderzoekers verband met het prijs/kwaliteitsniveau van het intermodaal aanbod dat bepaald wordt door financiële, technische, organisatorische en regelgevende elementen van het intermodaal transport.

Deze kenmerken van de aanbodzijde vertonen nog vele knelpunten, waardoor dus het uiteindelijk aangeboden product nog te weinig wordt geselecteerd in vergelijking met het unimodaal wegvervoer.

Om beter zicht te krijgen op de wensen ten aanzien van het vervoersaanbod aan de kant van de bedrijven werd vervolgens op bedrijfsniveau geanalyseerd hoe en waar verlegging van wegtransport naar rail, binnenvaart, short sea of intermodaal vervoer haalbaar is. Deze bedrijfsscans werden aan de bedrijven gratis aangeboden. In ruil dienden zij wel diepgaande samenwerking te verlenen en bereid te zijn de aanbevelingen om te zetten in actie. Daarnaast richtte het project zich ook op de overheid en de aanbieders in het transportsysteem. Zij kregen door de bedrijfsanalyses beter inzicht in de kwaliteitseisen van de bedrijven ten aanzien van de intermodale dienstverlening zodat zij hierop gericht konden inspelen.

Verdere acties zijn hier afhankelijk van de verdere uitwerking van het mobiliteitsplan Vlaanderen (zie strategisch project nr. 4.8.1.).

4.3.2 Realiseren van de plannen voor basismobiliteit (openbaar vervoer, fietsers,...)

Zowel voor het openbaar vervoer, het fietsverkeer als andere zachte vervoervormen moeten de plannen inzake basismobiliteit worden verwezenlijkt.

4.3.2.a Basismobiliteit – fietsverkeer

Voor wat het fietsverkeer betreft wordt verwezen naar 4.5.3 “Het realiseren van fietspadennetwerken” en naar het strategisch project nr. 4.8.1 “Mobiliteitsplan Vlaanderen met daarbinnen de thematische uitdetaillering in een “Totaal plan fiets” zoals voorzien in het regeerakkoord.

4.3.2.b Basismobiliteit – openbaar vervoer

Met betrekking tot het openbaar vervoer voorzag de beleidsnota in het opstellen van een prioriteitenlijst waarbij rekening werd gehouden met het bestaande aanbod aan openbaar vervoer en met de lokalisatie van de woongebieden.

Ook engageerde de Vlaamse regering zich om binnen een jaar een decreet tot volledige modernisering van de wetgeving inzake bezoldigd personenvervoer over de weg en tot het instellen van basismobiliteit neer te leggen in het Vlaams Parlement.

Naast het recht op mobiliteit worden in dit decreet het kader voor de minimale bedieningsnormen inzake openbaar vervoer en het sociaal recht op basismobiliteit opgenomen. Op 17 december 1999 heeft de Vlaamse regering het voorontwerp van decreet principieel goedgekeurd en werd het advies van de SERV en de MiNa-raad ingewonnen. Ingevolge deze adviezen werden diverse aanpassingen, van allerlei aard, doorgevoerd. Tegelijkertijd werden op een aantal plaatsen noodzakelijke tekstverbeteringen en/of verduidelijkingen (in de memorie van toelichting) doorgevoerd, zonder aan het inhoudelijk aspect van het decreet te raken. Op 3 maart werd het aldus aangepaste voorontwerp andermaal principieel goedgekeurd door de Vlaamse regering en werd het advies van de Raad van State ingewonnen binnen een termijn van 30 dagen met toepassing van artikel 84, eerste lid, 1° van de gecoördineerde wetten op de Raad van State. De Raad van State heeft het advies afgeleverd op 30 augustus 2000.

De Raad van State heeft een omstandig advies afgeleverd, doch dit bevatte geen principiële opmerkingen. Het ontwerp van decreet betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg en tot oprichting van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen werd, op een enkel detail na, volledig aangepast overeenkomstig de

gemaakte opmerkingen. Het is door de Vlaamse regering van 20 oktober 2000 goedgekeurd. De bevoegde ministers werden gelast het ontwerpdecreet en de bijhorende memorie van toelichting in naam van de Vlaamse regering in te dienen bij het Vlaams Parlement.

Het decreet “Decreet betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg en tot oprichting van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen” werd bekrachtigd op 20/4/2001 en is gepubliceerd in het Belgisch staatsblad op 21/08/2001. De uitvoeringsbesluiten zijn voorzien voor het voorjaar van 2002.

De systematische en gefaseerde invoering van de basismobiliteit zal verder worden geregeld via een nieuw op te stellen beheersovereenkomst tussen de Vlaamse Regering en de Vlaamse Vervoermaatschappij De Lijn (2003-2006). De invoering zal gelijkmatig gespreid zijn over de Vlaamse provincies en afgerond worden tijdens deze regeerperiode. Daarbij zal bijzondere aandacht worden besteed aan de verschillen in behoeften tussen het openbaar vervoer in grootsteden, centrumsteden en op het platteland.

In het kader van de systematische en gefaseerde realisatie van het project basismobiliteit werden reeds een aantal stappen gezet:

1. In eerste instantie werd een vergelijking doorgevoerd van het huidige aanbod en de normen inzake basismobiliteit. Deze vergelijking leidde tot de vaststelling dat in ruim de helft van alle woongebieden de normen inzake basismobiliteit worden gehaald. In een derde van de woongebieden voldoet de bediening niet. 12 % van de woongebieden blijft volledig in de kou staan.
2. Vervolgens werd de prioriteitsvolgorde van de projecten bepaald. De criteria die aan de basis van de prioriteitsbepaling lagen waren: de niet bediende oppervlakte, de niet afdoende bediende oppervlakte, de totale oppervlakte woongebied in de gemeente en het inwonersaantal van de gemeente.
3. Voor de te realiseren projecten werd een prioriteitstelling opgesteld (incl. kostenraming) met betrekking tot een gefaseerde uitvoering van het project.

Reeds in de loop van 2000 werd een aanvang gemaakt met de geleidelijke uitvoering. De totale realisatieperiode zal, afhankelijk van de budgettaire mogelijkheden, doorlopen tot omstreeks 2004.

4.3.3 Uitbouw van het openbaar vervoer

4.3.3.a Uitbouw van het openbaar stadsvervoer

Om de (auto)mobiliteit in de grootsteden Antwerpen en Gent te verlichten moet het tram- en busnet in en naar de eerste gordel rond deze steden verder worden uitgebouwd tot op een hoog kwaliteitsniveau.

Om tot een verhoogd gebruik van het openbaar vervoer in de grootsteden en in de regionale steden te komen zijn evenwel gelijktijdig aanvullende maatregelen nodig die zowel de doorstroming voor bus en tram verzekeren (zie 4.4.4: ‘Verwezenlijken van doorstroming van het openbaar vervoer’) als de parkeercapaciteit strikter beheersen of via andere maatregelen het gebruik van de auto ontraden (zie 4.8.2: ‘Verder uitbouwen van het convenantsbeleid en toezien op de naleving ervan’).

4.3.3.b Uitbouw van het openbaar voorstadsvervoer

De fasegewijze voorstedelijke uitbreiding op lange termijn van tramnet Gent maakt het onderwerp uit van een lopende openbaar vervoerstudie voor de regio Gent. Op de stuurgroep van 25/09/2001 werd de evaluatie van verscheidene scenario's gepresenteerd.

De verdere uitbouw van het voorstedelijk vervoer in Antwerpen, namelijk de uitbreiding van de tramlijnen naar de 1^{ste} gordel werd onderzocht in het kader van het masterplan Antwerpen,. Het betreft hier de volgende projecten (Linkeroever-Zwijndrecht, Merksem-Keizershoek, Ontsluiting L.O.-Noord, Mortsel-Boechout, Mortsel-Kontich, Schotensesteenweg-Wijnegem, Schoonselhof-Hemiksem, Silisburg-Wommelgem, Noorderlaan-Ekeren. De verlenging van de tramlijnen naar de 2^{de} gordel en de verdere afwerking en indienststelling van een aantal premetrokoersers en stations is nog niet voorzien en zal slechts op langere termijn (vanaf 2010 kunnen worden gerealiseerd).

In de beleidsnota ging de aandacht met betrekking tot de uitbouw van het voorstedelijk vervoer vooral uit naar het GEN. Zo werd gesteld dat in samenspraak met het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, de federale overheid en de vervoersmaatschappijen (NMBS, De Lijn, MIVB, TEC, ...), de nodige initiatieven zullen worden genomen om een belangrijke aanzet te geven tot de realisatie van het gewestelijk expresnetwerk rond Brussel, waarbij het stads- en streekvervoer in en rond Brussel aanzienlijk zal worden versterkt en aantrekkelijker gemaakt, onder meer door een aanvullend aanbod, de verbetering van de doorstroming en de integratie van de tarieven.

Met het oog op de realisatie van een Gewestelijk Expresnet Brussel werd op initiatief van de federale minister van vervoer een GEN Werkgroep op Hoog Niveau opgericht.

Op 25 juli 2000 hechtte de Vlaamse Regering haar goedkeuring aan een aantal principes en besliste dat deze principes voor de Vlaamse regering het uitgangspunt zijn bij de verdere gesprekken en onderhandelingen i.v.m. het Gewestelijk Expresnet voor Brussel en de ontsluiting van de luchthaven van Zaventem.

De Lijn heeft reeds belangrijke inspanningen gedaan om het Vlaamse deel van het Brabant-Brusselnet te realiseren:

- Deel Vilvoorde – luchthaven – Zaventem via de lijnen 220 en 221;
- Ninove-Brussel (R10-R16/V15): sneldiensten tijdens de spitsuren, frequentieverhoging, invulling van basismobiliteit (volwaardige bediening dorpen, bediening nieuwe wijken);
- Aals-Asse-Brussel (R17/V14): sneldiensten tijdens de spitsuren, frequentieverhoging op het traject Asse-Brussel, invulling van basismobiliteit (toevoer omliggende gemeenten naar Aalst en Asse).

Daarnaast werden er ook talrijke doostromingsmaatregelen getroffen die de kwaliteit voor de reiziger verhogen:

- Busbaan Albertlaan-Brussel (in Ninove) in beide richtingen;
- Busbaan Wijndruif-Nieuwstraat (richting Brussel);
- Busbaan Zittert-Asse station (richting Aalst);
- Busbaan Broekooi (richting Brussel);
- Busbaan Bourgetlaan en Henneaulaan (project Keiberg);
- Busbaan Zavelstraat-Kortenbergh, centrum: aanbesteding werken juni 2001.

Op meer dan 110 kruispunten is er verkeerslichtenbeïnvloeding gerealiseerd (nog een 60-tal te realiseren).

De volgende projecten worden voor 2002 in het kader van het GEN-**Brussel** voorzien: de GEN-assen Brussel-Tervuren-Leuven en Overijse-Zaventem.

4.3.4 Investeren in interne veiligheid van het openbaar vervoer

In de beleidsnota werd het probleem van de interne veiligheid aangekaart en gesteld dat maatregelen nodig worden geacht om zowel de veiligheid van de bestuurders als van de klanten te garanderen. Het verbeteren van zowel de objectieve als de subjectieve veiligheid moet bijdragen tot de algemene kwaliteitsverhoging van het openbaar vervoer en tot het optimaliseren van de arbeidsomstandigheden van het personeel.

Aanvullend op de opleiding klantenzorg (1997) en de opleiding anticiperend rijden (1999) krijgen de chauffeurs een dag opleiding conflicthantering en stressbeheersing. Sinds 1 juli 2000 is ook gestart met een uniforme agressieregistratie en de opvang en eventuele doorverwijzing van getraumatiseerde chauffeurs door de maatschappelijke assistenten

Volgende aanvullende projecten werden voorzien:

1. Uitrusting van het rollend materieel met CCTV-camera's overeenkomstig de afspraken in de paritaire werkgroep agressie (10 + 62 voertuigen – in aanbesteding);
2. Bepalen van de camera-voertuigen en de inzetbaarheid op de "risico"-lijnen;
3. Enquêtes bij het personeel tav de installatie van deze camera's
4. Uitrusting rollend materieel met aangepaste bestuurdersposten (zachte afscherming);
5. Bepalen van de voertuigen en inzetbaarheid op de "risico"-lijnen;
6. Enquêtes bij het personeel tav de aanpassing van deze stuurposten.

Hoger vermelde projecten zijn aanvullend op de vroeger reeds lopende projecten zoals:

1. Het uitrusten voertuigen met alarminstallatie (richtingaanwijzers, film en fel licht) op advies van de rijkswacht;
2. Verder doorgedreven ergonomische conceptie van voertuigen, ondermeer ten aanzien van de inrichting van de bestuurderspost;
3. Installatie van meerdere betaalautomaten;
4. Beveiliging van in-vehicle ontvangstmethoden;
5. De verbetering van de doorstroming in het verkeer door verkeerslichtenbeïnvloeding en vrije busbanen met als doel vertragingen (als bron van stress bij bestuurders en klanten) te reduceren (zie ook 4.4.4: "Verwezenlijken van doorstroming van het openbaar vervoer");
6. Het verbeteren van het veiligheidsgevoel aan halteplaatsen door verlichting en het vermijden van donkere hoeken;
7. De inzet van stadswachten door de steden.

4.3.5 Tariefmaatregelen

Reeds in de beleidsnota werd gesteld dat aan bepaalde doelgroepen gunstige prijsvoorwaarden zullen worden aangeboden, die de drempel naar het openbaar vervoer kunnen verlagen en het gebruik ervan aanmoedigen. Hierbij werd gedacht aan:

- tariefverminderingen voor ‘trouwe gebruikers’ - zoals abonnees, minder begoeden en sociaal zwakkeren;
- gratis vervoer voor kinderen jonger dan 12 jaar en 65+’ers (netabonnement);
- het invoeren van een “Buzzy-Pazz” per 1 juli 2001 voor jongeren onder de 25 (netabonnement). Deze invoering ging bovendien gepaard met een meer dan drastische reducering van het aantal tarieven voor de tot dan bestaande 25-abonnementen tot drie tarieven.

Voor 2002 wordt de derde en laatste fase van de hervorming voorbereid, met name voor de categorie tussen 25 en 64 jaar. In navolging van de Buzzy Pazz worden alle bestaande tarieven vervangen door een eenvoudig systeem. Uitgangspunt is ook hier dat al deze abonnementen onbeperkt geldig zijn op het hele net van De Lijn.

Al deze hervormingen zijn in uitvoering van het regeerakkoord, dat stelt: “De huidige organisatie van het gemeenschappelijk vervoer moet worden verbeterd om op een meer efficiënte en kwalitatieve manier een degelijk en ruimer aanbod te kunnen geven. Om een realistisch alternatief te bieden voor de auto heeft de reiziger behoefte aan kwaliteit, comfort, snelheid, stiptheid en een goede prijszetting.”

4.3.5.a Invoeren van gratis openbaar vervoer voor 65+ - Vlaanderen

Het gratis vervoer voor de +65jarigen werd in de periode van 1 januari 2000 tot 1 oktober 2000 in fasen ingevoerd in Vlaanderen (opstartfase). In het totaal werden in de opstartfase 1.013.858 kaarten verzonden door een mailingfirma.

Tot november 2002 wordt maandelijks een verdere verzending van de 65+ kaarten voorzien voor de personen die 65 jaar zijn geworden na de opstartfase of voor nieuwe inwoners (4.500 à 5.000 kaarten/maand). Ook het uitreiken van duplicaten, het vervangen van beschadigde kaarten, enz. behoort tot de verdere activiteiten die in het kader van dit project worden uitgevoerd.

In uitvoering van de overeenkomst tussen de Vlaamse en Waalse regering die in het najaar van 2000 gesloten is, krijgen Waalse 65+ers vanaf 1 mei 2001 gratis vervoer op het net van De Lijn en omgekeerd ook de Vlaamse 65+ers op het net van de TEC. Een gelijkaardige wederzijdse erkenning van gratis vervoer voor 65+ers in Vlaanderen en Brussel is voorzien voor 2002.

4.3.5.b Het gratis aanbieden van openbaar vervoer aan jongeren –12 jaar op voorwaarde dat zij vergezeld zijn van een persoon die een geldig De Lijn abonnement heeft:

Met deze maatregel wordt de trouwe gebruiker beloond: er wordt aan de gebruiker die een De Lijn abonnement heeft, de mogelijkheid geboden om gratis 4 kinderen jonger dan 12 jaar mee te nemen op de bussen en trams van De Lijn.

4.3.5.c Tariefvermindering van 5 % op alle soorten abonnementen en 20% korting op het tweede abonnement in hetzelfde gezin.

Een tariefvermindering van 5% op alle soorten abonnementen (prijzen afgerond naar de hoger liggende 5 BEF) en 20% korting op het tweede abonnement in hetzelfde gezin biedt de volgende voordelen:

- de trouwe gebruiker wordt effectief beloond t.o.v. de kaart- en biljetreiziger;
- de verlaging van de abonnementsprijzen is een goede prijsstrategie in het licht van de chartale Euro op 1.1.2002;
- vermindering van de rijtuigverkoop.

4.3.5.d Gratis abonnement vanaf het derde abonnement 25- De Lijn

In het kader van het regeerakkoord is het een goede zaak indien zoveel mogelijk jongeren voor hun verplaatsingen van en naar school gebruik maken van het openbaar vervoer. Op deze manier wordt de verkeersdrukte beperkt met positieve gevolgen voor de leefbaarheid en veiligheid.

Bovendien is het een sociale maatregel vermits de gezinnen in het begin van het schooljaar met heel wat extra kosten worden geconfronteerd.

4.3.5.e Buzzy-abonnement voor –25jarigen

De Buzzy-Pass werd gelanceerd op 1 juli 2001. Er blijven nog slechts drie tarieven over, namelijk : 780 BEF voor één maand, 2.145 BEF voor 3 maand en 6.045 voor één jaar.

4.3.6 Overdracht van het leerlingenvervoer naar de Vlaamse Vervoermaatschappij

De Vlaamse regering heeft dd. 30/6/2000 beslist om het leerlingenvervoer van het departement Onderwijs over te hevelen naar de Vlaamse Vervoermaatschappij.

In uitvoering van deze beslissing is een gemengde werkgroep VVM - administratie de nodige schikkingen aan het treffen om de overheveling naadloos te laten verlopen.

De eerste fase, namelijk de overheveling van de contracten met de privé-exploitanten is afgerond voor het begin van het schooljaar 2001-2002.

Deze overdracht betreft met name:

- de bestaande contracten tussen het departement Onderwijs en de beroepsvervoerders voor het zonaal georganiseerde vervoer van leerlingen van het buitengewoon en van het gewoon onderwijs. De Vlaamse Vervoermaatschappij wordt de rechtsopvolger van de contracten, die blijven doorlopen tot de einddatum. Daarna zullen ze worden geïntegreerd in de aanbestedingspakketten van de Vlaamse Vervoermaatschappij;
- voor de personeelsleden van het departement Onderwijs – cel Leerlingenvervoer (centrale diensten en provinciale entiteiten) is de overheveling naar de Vlaamse Vervoermaatschappij gerealiseerd;
- de bussen die eigendom zijn van het gemeenschapsonderwijs worden overgedragen naar de Vlaamse Vervoermaatschappij, die eigenaar wordt. De voertuigen blijven echter ter plaatse beschikbaar voor alle vervoeropdrachten die uitgaan van de betrokken scholen; de overname is voorzien voor het voorjaar 2002;

- de Vlaamse Vervoermaatschappij staat in voor de vervanging van de afgeschreven voertuigen van het gemeenschapsonderwijs op een termijn van 14 jaar, voor de levering van goedkopere brandstof en voor het onderhoud;
- zodra de overname is geregeld, worden alle mogelijke overeenkomsten en polissen (onderhoud, brandstof, verzekering, ...) behandeld door de Vlaamse Vervoermaatschappij;
- de Vlaamse Vervoermaatschappij neemt eveneens de lopende contracten tussen het gemeenschapsonderwijs en de beroepsvervoerders over;
- de financiële middelen van het departement Onderwijs die overeenstemmen met de overheveling van taken naar de Vlaamse Vervoermaatschappij, worden overgedragen.

Door deze overheveling ontstaat binnen de Vlaamse Gemeenschap één verantwoordelijke vervoerder, namelijk de Vlaamse Vervoermaatschappij. Deze zal instaan voor de organisatie van het leerlingenvervoer waarvan de kosten ten laste vallen van de Vlaamse Gemeenschap. Op termijn zal dit leiden tot een rationalisatie van het leerlingenvervoer. De voordelen die hieruit zullen voortspruiten, worden aangewend voor de verdere optimalisatie van dit leerlingenvervoer.

Binnen deze context kon het gratis openbaar vervoer door de Vlaamse Vervoermaatschappij voor kinderen tot 12 jaar volledig worden ingevoerd. Dit gratis vervoer zou dan van toepassing zijn voor zowel de kinderen die het openbaar stads- en streekvervoer van de Vlaamse Vervoermaatschappij gebruiken als voor de kinderen die een beroep doen op het bijzonder geregeld vervoer, voor zover dit gratis vervoer niet reeds van toepassing is.

Voor 2002 is een nieuw initiatief voorzien, waarbij in elke provincie een pilootproject uitgewerkt wordt in het kader van netoverschrijdend leerlingenvervoer. Deze projecten zullen in september 2002 worden opgestart.

4.3.7 Realiseren van ontbrekende schakels

In het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen worden de wegen ingedeeld in categorieën, met de bedoeling het wegennet zo goed mogelijk te kunnen inrichten. Bij die indeling wordt selectief voorrang gegeven aan de bereikbaarheid of aan de leefbaarheid. Om de wegen te laten beantwoorden aan de kenmerken van de voorziene categorieën ontbreken op dit ogenblik nog schakels of moeten nog heel wat aanpassingen gebeuren.

Deze thematiek wordt onderzocht in het kader van het ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen (zie 4.8.1). Binnen dit plan zal een prioriteitenlijst worden opgesteld, waarbij de efficiëntie van de investeringen in aanvullende weg- en waterinfrastructuur wordt afgewogen ten opzichte van de externe kosten verbonden aan aanvullende infrastructuur. Conform het regeerakkoord zal in eerste instantie het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen het kader vormen.

Voor de missing links die voorkomen in het RSV en waarover reeds in het verleden een principiële beslissing tot aanleg werd genomen, worden op administratief vlak verder uitgewerkt.

Ten behoeve van de financiering van de missing links worden (alternatieve) financieringsconcepten (middelen Vlaamse Gewest of PPS) uitgewerkt. De mogelijkheid om bij nieuwe infrastructuurwerken tol te heffen, werd principieel aanvaard. In de beleidsnota werd immers de wens uitgedrukt om nog tijdens deze legislatuur enkele projecten op te starten op basis van publiek-private samenwerking (zie hiervoor 4.11.1: "Onderzoeken van de mogelijkheden tot publiek private samenwerking").

Dit najaar wordt het ontwerp-decreet Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel (BAM) aan het Vlaams Parlement voorgelegd. Dit ontwerp richt een operationeel instrument op om de belangrijke en noodzakelijke infrastructuurwerken van het Antwerps Masterplan aan te vatten.

De Vlaamse Regering heeft ook beslist om in de komende jaren één groot ambitieus infrastructuurproject per provincie uit te voeren en te voltooien.

Bovenstaande projecten hebben vooral betrekking op de problematiek van de zogenaamde missing links. Daarnaast zijn evenwel nog heel wat aanpassingen nodig om te voldoen aan de inrichtingsprincipes uit het RSV (Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen).

4.3.8 Structureel onderhoud van de wegen

De autosnelwegen zijn aangelegd in de jaren '60 en '70 en zijn aan structureel onderhoud toe. Visuele inspectie én metingen van de stroefheid, de spoorvorming, de vlakheid tonen aan dat onderhoudswerken nodig zijn om het wegennet op een gewenst kwaliteitsniveau te brengen en te houden.

Ten behoeve van een gestructureerde aanpak van deze problematiek werden volgende stappen reeds gezet:

1. Het in kaart brengen en rapporteren over de staat van het gewestwegennet en de hieraan gerelateerde achterstand in structureel onderhoud aan de hand van de jaarlijks uitgevoerde metingen.
2. Het opmaken van een rapport van de staat van de wegen en een bijhorende langetermijnplanning. Uit dit rapport blijkt dat de achterstand in structureel onderhoud 14 miljard bedraagt en een jaarlijks onderhoudsbudget van 3,3 miljard nodig is voor de instandhouding van het patrimonium.
3. Opstellen van prioriteiten volgens objectieve criteria. Deze methodiek is gebaseerd op de waardering van de vier jaarlijks opgemeten parameters: stroefheid, langsvlakheid, spoorvorming en visuele inspectie. Deze methode werd toegelicht voor het Vlaams Parlement in de loop van het jaar 2000.
4. Opnemen van projecten op het meerjarenprogramma, rekening houdend met deelactie 3.

Door de toegenomen onderhoudsbudgetten is de achteruitgang van het wegennet gestopt. Op basis van de laatste metingen blijkt dat de kwaliteit van de autosnelwegen globaal gezien verbeterd is t.g.v. de inspanningen van de laatste jaren.

Er is nog behoefte aan een systeem dat toelaat het geschikte ogenblik te bepalen voor het uitvoeren van onderhoudswerken aan de infrastructuur: een systeem van 'pavement management' (PMS) Deze software kan dan gebruikt worden voor de besprekingen van de staat van de weg en de opmaak van een meerjarenprogramma. Verwacht wordt dat de software operationeel is tegen eind 2001.

4.3.9 Verwijderen van knelpunten in het waterwegennet

Om een modale verschuiving van de weg naar de binnenvaart mogelijk te maken, moeten knelpunten in het bestaande waterwegennet verder weggewerkt worden. Aandacht moet vooral gaan naar de flessenhalzen in de hoofdvaarwegen. De verbinding van de Vlaamse havens met het Seinebekken en hun ontsluiting richting Albertkanaal moet worden verbeterd.

Volgende projecten werden reeds aangevat of worden nog voorzien:

1. Project Albertkanaal: verbredingswerken Wijnegem-Antwerpen, inbegrepen verhogen en verbreden van de doorvaart onder de bruggen - realisatieperiode 2000-2011; verschillende studies zijn reeds aangevat.
2. Ringvaart om Gent: bouwen van een 2e sluis te Evergem - realisatieperiode 2001-2004; de aanbesteding van de eerste fase wordt voorzien, de studie voor de volgende fasen wordt verder gezet.
3. Leie tussen Gent en de Franse grens: de doortocht van Kortrijk wordt verder uitgevoerd - Realisatieperiode 2000-2004. Destudie voor de doortocht te Wervik werd aangevat (realisatieperiode: 2002-2004).
4. Project Zeekanaal Brussel Schelde – verdere afwerking van het nieuwe kanaalvak met in het bijzonder de vervang van de Boulevardbruggen, waarvoor de studie in uitvoering is.
5. Verbinding tussen Seine en Scheldebekken – Realisatieperiode: vanaf 2004.

4.3.10 Opnieuw in goede staat brengen van de waterweg

4.3.10.a Wegwerken van de achterstand i.v.m. structureel onderhoud

De bevaarbaarheid en diepgang van de centrale assen van het waterwegennet moet worden op peil gehouden. Dat moet gebeuren door het wegwerken van de structurele achterstand inzake onderhoud. Om budgettaire redenen zijn dringende werken vaak vooruitgeschoven. Dat nog langer doen, zou de bevaarbaarheid van de waterwegen ernstig in het gedrang brengen. Het gaat hier zowel om grote onderhouds- als om vervangingswerken aan de infrastructuur.

Met het oog op het opstellen van een actieprogramma worden volgende stappen gepland:

- Uitvoering, actualisering en opvolging van het inspectieplan voor het inventariseren van de toestand van de waterweginfrastructuur. Dit inspectieplan voorziet in de inspectie op het terrein van alle infrastructuur van de waterweg, volgens een gestandaardiseerde methodiek;
- Aanmaak en updating van de databank "Onderhoud" en updating van de databank "Patrimonium". De integratie van beide databanken in een geografisch informatiesysteem biedt een meerwaarde op vlak van het ter beschikking stellen van informatie voor beleidsondersteuning en –evaluatie;
- Opmaak en evaluatie van een afwegingskader voor het prioriteren van het inhaalprogramma onderhoud aan de waterweginfrastructuur en de baggerwerken;
- Opmaken, evalueren en opvolgen van een uitvoeringsplan voor achterstallig onderhoud en baggerwerken, inclusief budgettair plan (voorzien in het najaar 2001).

4.3.10.b Sanering waterbodems van de bevaarbare waterlopen

Dit project heeft betrekking op de verwijdering en verwerking van slibspecie uit de bevaarbare waterlopen. Inzake onderhoudsbaggerwerken moet een duurzaam evenwicht gevonden worden tussen zorg voor het milieu en instandhouding van de toegelaten diepgang.

Volgende stappen zijn nog deze legislatuur gepland:

1. Inventarisatie van de aanslibbing per waterloop:
 - bepaling van het huidige aanslibbingvolume
 - inschatting van de toekomstige evolutie;
 - beoordeling van de dringendheid van de slibuiming;
 - bepaling van het te verwijderen volume.
2. Onderzoek van de verontreinigingsgraad van de slibspecie:
 - monsternamecampagnes;
 - analyses;
 - toetsing van de verontreinigingsgraad aan de bepalingen van de milieuwetgeving.
3. Vaststellen van de toe te passen verwerkingsmethoden:
 - voorafgaandelijk zuiveren;
 - berging in monodeponieën;
 - berging na ontwatering (laguneren/ mechanische ontwatering).
4. Opzoeken van mogelijke locaties (terreinen) voor de berging of verwerking:
 - opzoeken van potentiële bergingszones, afgestemd op de te bergen slibvolumes;
 - uitvoeren van een haalbaarheidsonderzoek, rekening houdend met de bepalingen van de milieuwetgeving en de wetgeving op de ruimtelijke ordening;
 - grondverwerving.
5. Opstarten van procedures voor het verkrijgen van de nodige vergunningen:
 - opstellen van een MER;
 - milieuvergunningsprocedures;
 - bouwvergunning.
6. Uitvoeren van de vergunde projecten:
 - aanbesteding;
 - inrichting van de verwerkings- of bergingslocaties;
 - exploitatiefase;
 - eindafwerking van de bergingszones
7. Instandhouding van de gesaneerde toestand van de waterloop.
8. Opzoeken van mogelijke alternatieven verwerkingstechnieken met het oog op nuttig hergebruik van de slibspecie.

De Vlaamse regering gaf bij beslissing van 19 december 1996 (VR/PV/1996/27) de opdracht om een meerjarenprogramma op te stellen voor de sanering van de bodem van de Beneden-Zeeschelde en de specie die door versassingen muteert van de Zeeschelde naar de haven en aldaar sedimenteert. De Nederlandse WVO-vergunning eist sedert 1992 de jaarlijkse verwijdering uit de Beneden Zeeschelde van 300.000 TDS specie. In de periode 92-99 werd deze specie slib geborgen in

speciaal daartoe aangelegde cellen (overdiepten) in de Waaslandhaven. Deze mogelijkheid loopt ten einde.

De Vlaamse regering gaf op 19 mei 2000 opdracht de nodige initiatieven te ontwikkelen met het oog op verwerving van laguneringsvelden in de Waaslandhaven en de specie prioritair aan te wenden voor de fysieke bouw van de volumebuffers die de harde grenzen van het havengebied op de linkeroever van de Schelde vastleggen. In de bijzondere stedenbouwkundige voorschriften van de meest recente gewestplanwijziging werd dit verder geïmplementeerd.

4.3.11 Invoeren van verkeersbegeleiding voor de binnenvaart

Door het invoeren van een Geautomatiseerd Waterbeheer en Scheepvaartsturing (GWS) in de binnenvaart kan vraag en aanbod beter op elkaar worden afgestemd en moet een vlotte en veilige scheepvaart mogelijk worden gemaakt. Gegevens over schip en lading moeten met het schip meereizen of zo mogelijk zelfs voorafgaan. Zo moeten ladingen permanent kunnen worden gelokaliseerd. Zo kunnen de waterwegbeheerders de schepen ook beter begeleiden. Bovendien zullen systemen, die vraag en aanbod zo direct mogelijk met elkaar in contact brengen, de aantrekkelijkheid van het goederenvervoer over de binnenwateren verhogen.

Een eerste stap, ter realisatie van dit project, die reeds werd gezet, was het bepalen van een globale visie en de functionaliteiten van het RIS (Rivier Informatie Service). Op het vlak van *waterbeheer* moet het RIS instaan voor de bewaking van kunstwerken (onder andere stuwen en pompstations) op afstand, voor het geven van stuuradviezen aan de beheerders (en in noodgevallen moet het zelfs zelf de kunstwerken bedienen vanop afstand), voor de verspreiding van bijzondere gegevens van het Hydrologisch Informatie Centrum (HIC), en voor de eerste lijnsbewaking van de real-time gegevens. Op het vlak van *scheepvaartbegeleiding* moet het RIS de goede werking van de scheepvaartbegeleidingssystemen opvolgen, de referentietabellen met basisgegevens beheren, de waterpeilen opvolgen voor de scheepvaart, scheepvaartberichten publiceren, optreden als helpdesk voor scheepvaartbegeleiders en schippers, scheepvaartstatistieken uitgeven, en websites op intra- en internet beheren.

Daarnaast moet het RIS ook een *crisis- en infocentrum* worden: het wordt het centraal meldpunt voor calamiteuze verontreinigingen, alle mogelijke calamiteiten worden er opgevolgd en afgehandeld, en de mobilisatieplannen en informatie-databanken worden er onderhouden en permanent geactualiseerd.

Hierbij worden volgende projectstappen gepland:

1. Uitbouw communicatienetwerk;
2. Detailstudie functionele en operationele eisen;
3. Voorbereiding van de verdere uitbouw van RIS-Vlaanderen en het GWS, ter realisatie van één loket als interface tussen de klanten enerzijds en de verschillende waterwegbeheerders anderzijds (inclusief organisatievorm en –structuur).

Daarna kan gestart worden met de uitvoering van de nodige werken en de uitbouw van het GWS tot volwaardige en volledig operationele entiteit. Op die wijze krijgt het GWS-project concreet gestalte op het terrein. Door gelijktijdige uitvoering van het strategisch project 6.7.a 'afstemmen van het waterpeilbeheer op de principes van het integraal waterbeheer', laat dit het volledig automatisch opvolgen van het waterbeheer en de binnenscheepvaart voor heel Vlaanderen toe.

4.3.12 Invoeren van minimale dienstverlening op centrale assen in het waterwegen-netwerk

Op de centrale assen in het waterwegennet moeten de bedieningstijden van de bruggen en sluizen worden uitgebreid, met het oog op gegarandeerde vaartijden. Faciliteiten voor schippers en hun bemanning moeten worden uitgebouwd. Nieuwe vormen van communicatie moeten worden ingezet. Een betere, betrouwbare dienstverlening moet een verschuiving van het goederenvervoer van de weg naar de binnenvaart mogelijk maken.

In dit kader zullen volgende acties worden ondernomen:

1. Aanpassen van de bedieningsregeling op de Vlaamse waterwegen aan de objectieve behoeften van de gebruiker en de stapsgewijze implementatie ervan;

De aanpassing van de bedieningsregeling houdt in:

- het invoeren van de zondagsbediening op de belangrijke (Europese) vaarassen;
- het invoeren van bediening op feestdagen die in de week vallen volgens uurschema zoals voor een weekdag;
- de invoeren van zondagsbediening op alle waterwegen in de periode 1 mei tot 31 september;
- de invoering op werkdagen van de 24 u op 24u bediening, waar nodig, op de belangrijkste vaarassen (bediening onder de voorwaarden bij nacht, zijnde van 22u tot 6 u).

Volgende voorwaarden dienen evenwel vervuld te zijn:

- De kunstwerken moeten gemechaniseerd en geautomatiseerd zijn (zie hiervoor 4.3.13 "Introductie van een minimale dienstverlening door mechanisering en automatisatie van de bediening").
 - Men moet over voldoende personeel beschikken.
 - Het uitvoeren en implementeren van de goedgekeurde personeelsplannen, zowel voor de administratie als voor de VOI's.
 - De invoering van de uurregeling in de regelgeving.
2. Verhogen van het logistieke dienstverleningsniveau aan de varende klant (voldoende aanmeermogelijkheden aan de sluizen, veiligheidsvoorzieningen langs de vaarassen, nutsvoorzieningen aan de ligplaatsen, ...). Deze vraag vanwege de binnenschippers om te kunnen beschikken over rustige aanlegplaatsen zodat zij niet worden gestoord door de bediening op zon- en feestdagen en door de 24 u op 24 u regeling zal onderzocht worden en nader gespecificeerd door middel van een studie die peilt naar de behoeften van de binnenvaartsector. Op basis van de resultaten van deze studie kunnen dan concrete acties ondernomen worden.
 3. Invoeren van gegarandeerde vaartijden op de hoofdvaarassen.
 4. Het invoeren en opstellen van indicatoren waarin wachttijden van de schepen worden verwerkt, zodat gegarandeerde vaartijden kunnen worden aangeboden.

4.3.13 Introductie van een minimale dienstverlening door mechanisering en automatisatie van de bediening

Om kunstwerken automatisch te laten werken, ze op afstand te laten bedienen of ze door de gebruikers te laten bedienen, is een voorafgaande mechanisering noodzakelijk van de kunstwerken (mechaniseren van bruggen en sluizen en het installeren van afstandsbediening van bruggen en sluizen).

A rato van 100 miljoen per jaar zal het drie jaar duren om de werken te realiseren met prioriteit 1.

De automatische bediening kunstwerken houdt in het installeren van semi automatische bediening door de gebruiker en het installeren van automatische besturing

In de begroting 2001 werden voor de “optimalisatie kunstwerken optie 2003” 25 MBEF voorzien voor de sluizen van het kanaal Leuven-Dijle en 15 MBEF voor de automatisatie van de bruggen op het kanaal Leuven-Dijle.

4.3.14 Garanderen van de maritieme toegankelijkheid

De Vlaamse havens zijn de poorten op de wereld. Rekening houdend met veiligheids- en ecologische criteria moet de maritieme toegankelijkheid van de havens worden gegarandeerd, waarbij de eigenheid van iedere haven als uitgangspunt wordt gehanteerd.

4.3.14.a Maritieme toegankelijkheid

De Vlaamse Overheid is mede verantwoordelijk voor het vrijwaren van de maritieme toegankelijkheid en aanleg en instandhouding van de basisinfrastructuur van de Vlaamse zeehavens. Het nieuwe havendecreet voorziet in de bevoegdheid en/ of de financiële ondersteuning door het Gewest van de aanleg, exploitatie en onderhoud van de basisinfrastructuur en maritieme toegangswegen.

Volgende concrete initiatieven zijn reeds genomen of gepland op korte termijn:

1. Uitvoering geven aan het verdrag van 17/1/95 gesloten tussen Nederland en Vlaanderen inzake de verruiming van de Vaarweg naar Antwerpen, waar naast de reeds uitgevoerde verdiepingsbaggerwerken in de Westerschelde, de Wielingen en het Scheur, thans nog het ruimen van wrakken geschiedt, de oeverversterkingsmaatregelen en de compensatiemaatregelen voor natuurherstel;
2. Extra onderhoudswerkzaamheden ten behoeve van het op peil houden van de Wielingen, het Scheur, de Westerschelde en de Beneden- Zeeschelde;
3. De studie van de basculebruggen voor de Westsluis te Terneuzen op het kanaal Gent-Terneuzen;
4. De gemeenschappelijke opmaak, samen met Nederland, van een Lange Termijnvisie Scheldeestuarium (LTV), ten einde de mogelijkheden van een verdere verdieping van de Westerschelde en de passen in zee te onderzoeken. De afwegingscriteria hierbij zijn toegankelijkheid, natuurlijkheid en veiligheid.

Gezien het verzekeren van de veiligheid op onze maritieme toegang absolute prioriteit heeft streeft de Vlaamse overheid ernaar een rechtstreekse inbreng te verzekeren aan een **performante dienstverlening op onze maritieme toegangswegen**. De interne verzelfstandiging via een DAB, **Dienst Afzonderlijk Beheer Loodsen** moet toelaten op passende wijze in te spelen op de evolutie in het snel evoluerend mondiale maritieme landschap en de evoluerende behoeften van de zeehavens in Vlaanderen.

De Vlaamse regering heeft de resolutie van het Vlaams parlement¹ integraal overgenomen als beleidslijn en opdrachten gegeven aan de administratie voor de ten uitvoerlegging.

Conform het memorandum van overstemming ondertekend door de bevoegde Vlaamse en Nederlandse Minister op 5 februari 2001 te Kallo werken de Vlaamse en Nederlandse afgevaardigden in de Technische Scheldecommissie (TSC) voorstellen uit voor een verdere procedure. Een aantal items worden in deelwerkgroepen opgevolgd. Ondersteunende onderzoeken, ook voor monitoring, worden bestendig en versterkt.

Specifiek voor het aspect veiligheid zal de bevoegde minister een voorstel voor actualisering van het SIGMA-plan agenderen in de Vlaamse regering voor het jaareinde. In de schoot van de Permanente Commissie voor de Scheldevaart (PC) bespreken de Vlaamse en Nederlandse afgevaardigden een gemeenschappelijk nautisch beheer in het kader van een herziening van de loodsgeldregeling.

De problematiek van reductie van risico's op calamiteiten zal aan bod komen op een Vlaams-Nederlandse ministeriële top nog voor het jaareinde. Op 31 mei 2001 heeft de Vlaamse regering haar standpunt gestoeld op de resolutie, samen met de integrale resolutietekst overgemaakt aan de Vlaamse regering.

Op verzoek van de Commissie openbare werken van het Vlaams Parlement heeft de bevoegde minister een ontmoeting met de Nederlandse leden van de bevoegde commissie over de implementatie van de resolutie gefaciliteerd.

4.3.14.b Implementatie havendecreet

Dit decreet legt de basis voor een nieuw havenbeleid, waarin door middel van een globale visie de totaliteit van het maritieme aanbod in Vlaanderen wordt geoptimaliseerd.

Het havendecreet is compatibel met de Europese regelgeving inzake de financiering van de zeehavenprojecten (Groenboek).

De implementatie van dit decreet betreft het gefaseerd nemen van een aantal uitvoeringsbesluiten. Een eerste reeks uitvoeringsbesluiten omvat het voorkooprecht van de havenbedrijven, de oprichting van de Subregionale overlegorganen, de aanwervingsprocedure van de havencommissaris en een vernieuwd besluit over de werking van de Vlaamse Havencommissie. Een tweede reeks uitvoeringsbesluiten omvat de voorlopige afbakening van de havengebieden, de aanduiding van de haveninfrastructuur, de concertatiecommissie, het subsidiebesluit en besluiten inzake de havenkapiteinsdiensten, de baggerwerken in de kanaaldokken en ter hoogte van uitrustingsinfrastructuur, alsmede het beheer van de sluizen. Een derde reeks uitvoeringsbesluiten handelt over o.m. de opmaak van een lijst met historische lasten en de aanpassing van overeenkomsten uit het verleden.

Voor een actuele stand van zaken voor de uitvoering van het decreet van 2 maart 1999 *'houdende het beleid en het beheer van de Zeehavens* (B.S. van 8 april 1999) volgt een overzicht van diverse uitvoeringsbesluiten. Een aantal werden begin 2001 geïmplementeerd, een tweede reeds verschijnt thans in het Belgisch Staatsblad, een derde reeks wordt voorbereid.

¹ *Voorstel van resolutie van de heren Jul Van Aperen, Jan Loones, Johan Malcorps en Robert Voorhamme en mevrouw Wivina Demeester-De Meyer betreffende de langetermijnvisie voor een integrale ontwikkelingsschets van het Schelde-estuarium (Parl. St. , VL. P., 2000-2001, nr. 684/5)*

Reeks 1 : 'vier uitvoeringbesluiten'

Op **17 juli 2000** werd door de Vlaamse Regering een eerste reeks voorlopig goedgekeurd. Dit omvatte:

1. Besluit van de Vlaamse regering tot wijziging van het Vlaamse personeelsstatuut van 24 november 1993 houdende aanstelling, functionering en administratieve ondersteuning van de Gewestelijke Havencommissaris; (aanpassing ambtenaren statuut) De Gewestelijke Havencommissaris is momenteel in functie.
2. Besluit van de Vlaamse regering houdende nadere regels met betrekking tot het Voorkooprecht; (27 april 2001, BS 29.5.2001).
3. Besluit van de Vlaamse regering over de oprichting, de samenstelling en de werking van de Vlaamse Havencommissie; (12 januari 2001, BS 15.03.2001) De vernieuwde Vlaamse Havencommissie is ondertussen ook operationeel.
4. Besluit van de Vlaamse regering over de oprichting van sub- regionale overlegorganen; (12 januari 2001, BS 2.02.2001).

Er werd ook een nota 'havenlandschap' voorgelegd.

Deze **eerste vier ontwerpbesluiten** werden eind juli 2000 voor advies binnen de maand overgemaakt aan de Raad van State. Op 31 november 2000 werden de adviezen van de Raad van State ontvangen en de Vlaamse regering keurde op 12 januari 2001 deze uitvoeringsbesluiten definitief goed. Waarna ze gepubliceerd werden in het Belgisch Staatsblad.

Reeks 2 : 'zeven uitvoeringbesluiten'

Een tweede reeks uitvoeringsbesluiten werd aan de Vlaamse regering voorgelegd op 13 juli 2000, en omvatte:

1. besluit van de Vlaamse regering houdende de aanduiding van de voorlopige begrenzing van de havengebieden; (13 juli 2001, BS NN);
2. besluit van de Vlaamse regering houdende de aanduiding van de maritieme toegangswegen en de bestanddelen van de haveninfrastructuur; (13 juli 2001, BS NN);
3. besluit van de Vlaamse regering tot toekenning, wijziging en intrekking van projectgebonden subsidies, alsmede betreffende de subsidiepercentages; (13 juli 2001, BS 30 augustus 2001);
4. besluit van de Vlaamse regering betreffende de bepalingen inzake het vergoeden van prestaties aan de havenbedrijven ten behoeve van het beheer nemen van, het onderhoud en de exploitatie van sluizen en aanhorigheden; (negatief geadviseerd door RvS);
5. besluit van de Vlaamse regering betreffende de bepalingen inzake het toekennen van subsidies aan de havenbedrijven ten behoeve van de havenkapiteindiensten die expliciet kunnen worden toegewezen aan de verkeersafwikkeling, de veiligheid en de vrijwaring van het milieu; (13 juli 2001, BS NN);
6. besluit van de Vlaamse regering betreffende de medefinanciering voor de instandhouding, met inbegrip van het verwerken van de specie, en het onderhoud van het gedeelte van de maritieme toegangsweg waaraan aanmeerinstallaties voor zee- en binnenschepen gelegen zijn met het oog op de overslag van goederen of het vervoer van personen (artikel 31); (13 juli 2001, BS NN);

7. besluit van de Vlaamse regering betreffende de bepalingen inzake het vergoeden van prestaties aan de havenbedrijven ten behoeve van de instandhouding, met inbegrip van het verwerken van de specie, en het onderhoud van het de maritieme toegangswegen, haveninterne basisinfrastructuur uitgezonderd (artikel 29); (negatief geadviseerd door RvS).

Deze tweede reeks **ontwerpbesluiten** werden op basis van de beslissingen van de Vlaamse regering van 15 en 22 december 2000 voor advies binnen de maand overgemaakt aan de Raad van State. Op 29 juni 2001 werden de adviezen van de Raad van State ontvangen en de Vlaamse regering keurde op 13 juli 2001 vijf van de zeven uitvoeringsbesluiten definitief goed.

Door het verschijnen in het Belgisch Staatsblad van 30.8.2001 van het uitvoeringsbesluit besluit van de Vlaamse regering tot toekenning, wijziging en intrekking van projectgebonden subsidies, alsmede betreffende de subsidiepercentages (13 juli 2001, BS 30 augustus 2001) kan Vlaanderen opnieuw haar beleid naar de Vlaamse havens conform de Europese richtlijnen uitvoeren.

8. De studie over de '**historisch lasten**' werd uitgevoerd door externe experts en de nota hierover werd op 24 september goedgekeurd door de Vlaamse regering.

In de schoot van de Vlaamse havencommissie werd de decreetsbepaling over de '**Conseratiemissie**' en de implementatie ervan geëvalueerd. Daarbij werd vastgesteld dat er een aantal knelpunten heroverwogen moeten worden. In rekening houdend met de standpunten van de Vlaamse havencommissie zal een ontwerpbesluit aan de Vlaamse regering voorgelegd worden.

Deze regelgeving en besluitvorming plaatst ons als voorlopers binnen Europa. Het zal ons ook toelaten om verder in te spelen op de talrijke Europese regelgeving en richtlijnen welke op ons afkomen, zoals **Port Package** of een '**geamendeerde versie**' ervan, **The European Transport Policy White paper**.

Het is een constante dat de Vlaamse overheid streeft naar **goede verstandhouding** en **overlegstructuren** met de Vlaamse havens en de sociale partners, al dan niet geïncorporeerd in de **Vlaamse Havencommissie**, via **subregionale overlegorganen** met de gemeenten welke gelegen naast onze zeehavens en een deel van hun grondgebied behoort tot de haven, en sinds kort binnen de **Raden van bestuur** van de havens via de **Gewestelijke havencommissaris**.

4.3.15 Verminderen van de aanloopkosten in de havens

Een vermindering van de aanloopkosten kan de Vlaamse havens nog aantrekkelijker maken. Eén element hierin is het drukken van de kosten van het loodsen en beloodsen van de zeeschepen. Een gemeenschappelijk vaarwegbeheer met Nederland kan interessante mogelijkheden scheppen. Dit mag echter niet ten koste van de veiligheid geschieden.

De oprichting van de Dienst Afzonderlijk Beheer Loodswezen (DABL) per 01.01.2001 zal er toe bijdragen dat de activiteit loodsen financieel doorzichtig wordt o.a. inzake inkomsten en uitgaven. Door het verlenen van voldoende bevoegdheden aan de DABL kan een grote stap gezet worden inzake optimalisatie van het proces loodsen en kan doelmatiger ingespeeld worden op toekomstige evoluties in het Europese havenlandschap, zowel inzake loodsen als beloodsen.

In dit kader werd ook een onderzoek gestart naar het optimaliseren van het loodsen van zeeschepen waarbij moderne beloodsingstechnieken centraal staan. Binnen dit kader past de verdere uitbouw van de walradarketen met ondermeer de oprichting van een radartoren in zee waardoor het loodsen op afstand van zeeschepen de veiligheid zal verhogen en de verkeersbegeleiding kan worden geoptimaliseerd.

Naast deze uitbreiding van de Schelderadarketen wordt studiewerk verricht naar een grondige modernisering van het informatieverwerkend- en radarwaarnemings-systeem van de radarketen. Hierbij wordt ook onderzocht hoe de gehele binnenvaart op de Westerschelde kan worden opgevolgd.

Verder wordt een inventaris opgesteld van de verschillende concepten en systemen van binnenvaartbegeleiding en wordt onderzoek verricht naar de bevoegdheden en de werkingsgebieden van de onderscheiden systemen.

Met Nederland worden onderhandelingen opgestart om voor de Schelde en haar mondingen te komen tot een gemeenschappelijk nautisch beheer, wat op termijn moet leiden tot een geïntegreerd vaarwegbeheer. Deze maatregel past in het streven naar een veilige en vlotte scheepvaart. Ook in dit kader wordt gewerkt aan de invoering van de verscherpte loodsplicht voor alle Vlaamse havens, waarbij een doordacht systeem van vrijstellingen het economisch aspect van een veilige en vlotte scheepvaart dient te ondersteunen. Hierbij zal bijzondere aandacht besteed worden aan short sea shipping.

4.4 Kritische succesfactor 3: Het optimaal gebruik van de aangeboden verkeers- en vervoersinfrastructuur

De derde kritische succesfactor agendeert het probleem van het infrastructuurgebruik. In de wriemelende verkeersmassa gaat het er nog al te vaak wat stuurloos aan toe. De infrastructuur en de aangeboden vervoeralternatieven worden niet optimaal gebruikt. Ook dat heeft negatieve gevolgen voor de bereikbaarheid, de leefbaarheid en het milieu. Het beleid moet daarom een 'verkeersregelkamer' zijn, van waaruit mensen duidelijk gemaakt wordt hoe ze hun verplaatsingen het best organiseren. Het aanbieden van alternatieven voor het auto- of vrachtwagenverkeer op zich is niet genoeg. Trams en bussen horen geen lucht, maar passagiers te vervoeren. Het aanleggen van wegen, sporen en vaarwegen is op zich evenmin voldoende. Het oordeelkundig gebruik ervan moet worden gestimuleerd en duidelijk gemaakt.

Een zo goed mogelijk gebruik van middelen en infrastructuur kan alleen door goed uitgekiend verkeer- en vervoermanagement, niet alleen in normale situaties, maar ook bij ongevallen, incidenten en wegeniswerken.

Zo moeten storingen in het verkeer worden vermeden en een betere doorstroming worden gegarandeerd. De bezettings- en beladingsgraad van de vervoermiddelen moet worden verhoogd. De infrastructuur moet beter worden benut. Het beleid moet het gebruik van alternatieve vervoermiddelen sterker aanmoedigen. Uiteindelijk moet de groei van het wegverkeer dalen.

Strategische projecten ter uitvoering van kritische succesfactor 3 zijn:

4.4.1 Realiseren van verkeersbeheer met behulp van telematica

In het mobiliteitsbeleid moeten de mogelijkheden die geboden worden door de informatietechnologie zo goed mogelijk worden benut. In de allereerste plaats gaat het hier om multimodaal verkeersbeheer waarbij - zowel voor autoverkeer als voor openbaar vervoer - telematica wordt ingezet op de hoofdwegen en de secundaire wegen binnen de stedelijke gebieden. Daaronder worden ook systemen uitgebouwd van multimodale verkeersinformatie en verkeersregeling. Daarvoor moet men kunnen beschikken over actuele en aangepaste informatie en is er nood aan een volwaardig Vlaams verkeerscentrum.

Onder begeleiding van een stuur- en werkgroep binnen LIN werden 2 externe studies uitgevoerd m.b.t. de implementatie van de nodige verkeersbeheerssystemen in Vlaanderen, nl.:

- Verkeerskundige en organisatorische specificatie (TRITEL)
- Technisch implementatieplan voor realisatie en exploitatie (CIMAD)

De aandacht gaat voornamelijk naar een multimodaal verkeersbeheer door telematica op de hoofdwegen en op de primaire en secundaire wegen binnen de stedelijke gebieden, en dit zowel voor autoverkeer als voor openbaar vervoer.

De verschillende subsystemen die verder worden uitgebouwd omvatten o.a.:

- Multimodale verkeersinformatie: veranderlijke signalering langs wegen of bij haltes openbaar vervoer, website op internet, radio, RDS-TMC, DAB, GSM, P&R en parkeergeleidingssystemen;
- Verkeersregeling: snelheidsharmonisering, omleidingen, toeritdosering, afsluiten rijstroken, coördinatie verkeerslichten en voorrang openbaar vervoer.

Een efficiënt en effectief verkeersbeheer door middel van de hiervoor vermelde outputsystemen vergt de beschikbaarheid van actuele en adequate gegevens door onder meer verkeersdetectie, opvolging openbaar vervoer, videobewaking, input van rijkswacht, politie, wegbeheerders, De Lijn en de NMBS. Deze inputgegevens worden automatisch verwerkt tot verkeersinformatie, verkeersregeling en voorstellen van beslissingsscenario's voornamelijk bij incidenten.

In een eerste fase wordt het grootstedelijk gebied Antwerpen uitgerust en wordt het Verkeerscentrum te Antwerpen verder uitgebouwd. In volgende fasen worden de grootstedelijke gebieden Brussel en Gent en andere regio's uitgerust en voorzien van lokale verkeerscentra. Het verkeerscentrum Antwerpen blijkt hierbij de coördinerende rol vervullen voor gans Vlaanderen.

In aanvulling op de variabele signalisatieborden die eind 2001 op de ring R1 te Antwerpen worden voorzien, worden kort erna bijkomende variabele snelheidsborden voorzien te Zwijnaarde, Lummen en Leuven. Deze signalisatieborden hebben tot doel:

- De weggebruiker te waarschuwen voor incidenten en ongevallen;
- Het geven van informatie en aanbevelingen aan de weggebruiker betreffende de lokale verkeersafwikkeling;
- Het geven van informatie en aanbevelingen aan de weggebruiker m.b.t. de verkeersafwikkeling op de Ring om Antwerpen en de Ring om Brussel;
- Het oost-westverkeer op Vlaams grondgebied om te leiden via Antwerpen of Brussel. In dit kader vormt deze signalisatie één geheel met de omleidingssignalisatie voor de Ring om Antwerpen.

4.4.2 Versnelde invoering van nieuwe voertuigtechnologie

Als intelligente systemen in individuele voertuigen gecombineerd worden met de systemen in het Vlaams verkeerscentrum, kan aan de weggebruikers een hele reeks diensten aangeboden worden. Het gaat onder meer om verkeersinformatie op maat, 'on-board' diagnose, navigatie en dynamische routegeleiding, assistentie bij noodoproepen, elektronische voertuigidentificatie,... (zogenaamde comfortdiensten), maar ook beleidstoepassingen zoals waarschuwingen voor files of voor beperkte zichtbaarheid, doorgeven van adviessnelheden of opvragen van parameters die toelaten de reistijd te berekenen over een bepaald wegsegment.

De realisatie van dergelijke projecten impliceert volgende stappen voor eind 2002:

1. Onderzoek naar de huidige mogelijkheden van voertuigtelematica , meer bepaald naar de actuele technische mogelijkheden en de mogelijke evolutie op korte en lange termijn.
2. Terugkoppeling en analyse van de evoluties binnen de automobielsector en opstarten van pilootprojecten. Belangrijk in dit kader is te weten hoe ver de industrie staat bij het implementeren van voertuigtelematicaplatformen (technisch, functioneel) wat hun visie is op het gebruik van voertuigtelematica in de toekomst, en potentiële samenwerking tussen partijen en overheid.
3. Onderzoek naar de wensen van gebruikers van het platform (functioneel) en potentiële dienstverleners. Hoe ziet de overheid het gebruik van voertuigtelematica , de automobilist, service providers, private ondernemingen (verzekeringen, automobiellclubs, ...) enz.

Op basis van al deze gegevens en inzichten kan vervolgens een haalbaarheidsanalyse worden opgesteld waarin aangegeven wordt hoe de ontwikkeling van bepaalde gewenste functionaliteiten kan gefaciliteerd of gestimuleerd worden.

4. Tot slot zullen voorstellen geformuleerd worden naar de federale overheid voor het creëren van een wettelijk kader en kunnen pilootprojecten worden uitgebreid.

4.4.3 Verbeteren van de communicatie met de weggebruikers

Een goede communicatie naar de weggebruikers is nodig bij wegenwerkzaamheden, zeker wanneer deze grote hinder veroorzaken. Overleg en afstemming tussen verschillende opdrachtgevers laat gelijktijdige werken toe en beperkt hinder en ergernis. Goede planning en gerichte informatie vereisen een centrale databank of een koppeling tussen databanken en communicatie tussen opdrachtgevers.

Ook bij incidenten of winterse omstandigheden kan een correcte en betrouwbare informatieverstrekking bijdragen tot een betere doorstroming en grotere verkeersveiligheid.

Een intern communicatieplan is in opmaak waarin volgende projectstappen zijn voorzien:

1. Een duidelijk en geactualiseerd plan (wie doet wat tegen wanneer) op punt zetten voor het inzamelen en doorgeven van de vereiste basisgegevens voor:
 - werken en manifestaties
 - incidenten
 - winterdienst en gerelateerde berichtgeving(realisatieperiode 2000- 2001)
2. De informatie en sensibilisering van de betrokken interne medewerkers (realisatieperiode 2002)
3. Het doorvoeren van de vereiste aanpassingen aan de eigen systemen voor de productie van real-time informatie voor:
 - werken en manifestaties
 - winterdienst en gerelateerde berichtgeving
 - incidenten(realisatieperiode 2002-2003);

4. Deze nieuwe werkwijze wordt over alle geledingen van de organisatie uitgetest

Ook de externe communicatie moet worden versterkt. Een lijst van geschikte communicatiekanalen van de eerste fase zal beschikbaar zijn tegen einde 2001. De informatiedoorstroming via de eigen informatiekkanalen van de weggebruikers (website, Uitweg) is voorzien tegen begin 2002. In deze periode dienen ook de afspraken met de service-providers van de externe informatiekkanalen (VRT) en andere radiozenders,... te zijn afgerond. Midden 2002 worden de aanpassingen gefinaliseerd aan de systemen voor communicatie met externen. De informatiestroom naar de weggebruikers via de externe communicatiekanalen zal worden uitgetest en vervolgens ingevoerd zodat deze na een proefperiode van een jaar kan worden geëvalueerd en bijgestuurd.

4.4.4 Verwezenlijken van doorstroming van het openbaar vervoer

De aantrekkelijkheid van elk vervoermiddel wordt mee bepaald door de reissnelheid die men ermee kan halen. Dat geldt ook voor het openbaar vervoer. Op plaatsen en tijdstippen zonder structurele files kan het beïnvloeden van verkeerslichten door bus en tram hun reissnelheid verbeteren. Waar wel structurele files bestaan, zijn ingrijpende maatregelen nodig, zoals de aanleg van afzonderlijke bus- en trambanen.

Volgende stappen zijn reeds gezet:

1. Inventarisatie van de knelpunten inzake doorstroming van het openbaar vervoer (lopende);
2. Uitbreiding van de behoefteanalyse van de Administratie Wegen en Verkeer met parameters voor de doorstroming van het openbaar vervoer (voorzien tegen eind 2000).

Ten behoeve van de realisatie van dit strategisch project dienen nog volgende stappen te worden gezet:

3. Het op jaarlijkse basis uitwerking van een investeringsprogramma voor de doorstroming van het openbaar vervoer;
4. Opzetten van een coördinatiesysteem per provincie met als taak de doorstromingsproblemen te bespreken met het oog op een gecoördineerde uitvoering van doorstromingsprojecten is voorzien tegen midden 2001;
5. Evaluatie van de uitvoering doorstromingsprojecten.

De opvolging en bijsturing gebeurt in het kader van het mobiliteitsconvenant (zie 4.8.2: "Verder uitbouwen van het convenantbeleid").

4.4.5 Bouwen van kaaimuren langs de waterwegen

Net zoals de toegankelijkheid van de wegen, moet ook de toegankelijkheid van de waterwegen een beleidszorg vormen. Om de bestaande capaciteit zo goed mogelijk te benutten, moeten er voldoende kaaimuren zijn, waar goederen kunnen worden overgeslagen. Doordachte inplanting ervan moet de combinatie van verschillende vervoerwijzen, de intermodaliteit, bevorderen. Door het aanbieden van die faciliteiten moet het gebruik van de waterwegen worden aangemoedigd.

Het bouwen van kaaimuren en de opvolging met betrekking tot het gebruik ervan impliceert volgende stappen:

1. Bepalen van prioriteiten voor de bouw van kaaimuren in overleg met de verschillende actoren (verderzetten van het reeds in uitvoering zijnde programma) door het:
 - in kaart brengen van de aanvragen voor de bouw van kaaimuren;
 - opmaken van een afwegingskader voor prioriteitsbepaling;
 - opmaken van een voorstel voor een globaal prioriteitenplan.
2. Op basis van een goedgekeurd prioriteitenplan het uitwerken van voorstudies (technisch, economisch, administratief, ecologisch, ...) m.b.t. de eerste prioriteiten.
3. Evalueren en zo nodig bijsturen van de reglementering inzake de bouw van kaaimuren, rekening houdend met EU richtlijnen. De evaluatie van de resultaten met betrekking tot het gebruik en de effectiviteit van de investeringen gebeurt op basis van de concessieovereenkomst waarin de voorwaarden inzake het gebruik van de kaaimuur worden opgelegd. Het leveren van de concessie en het toetsen van de voorwaarden van de concessieovereenkomst gebeurt door de N.V. Zee-kanaal en Watergebonden Grondbeheer Vlaanderen.
4. Uitvoering van de eerste prioritaire projecten.
5. Aanbrengen van nieuw initiatieven voor het overslaan van goederen.

4.5 Kritische succesfactor 4: Specifieke aandacht voor de zwakke weggebruikers

De vierde kritische succesfactor uit de beleidsnota vraagt bijzondere aandacht voor de zwakke weggebruikers. In het verleden is te weinig aandacht besteed aan en te weinig geïnvesteerd in alternatieve vervoermiddelen. Dat geldt voor het openbaar en andere vormen van gemeenschappelijk vervoer; het geldt ook voor de zachtste verplaatsingsvormen die we kennen: stappen en fietsen. Ook voor die vervoervormen moet het beleid recht op de trappers.

Fietsen en te voet gaan moeten worden aangemoedigd: voor wie het fysiek aankan zijn het verplaatsingsmogelijkheden die alleen maar de aanschaf van schoenen of een fiets vereisen, ze dragen zó bij tot een betere leefbaarheid en van negatieve gevolgen voor milieu en natuur is niet of nauwelijks sprake. Fietsen en stappen moeten daarom financieel aantrekkelijk worden gemaakt.

Voetgangers en fietsers moeten ook kunnen rekenen op infrastructuur en accommodaties die aan hun mogelijkheden en beperkingen zijn aangepast.

Bijzondere aandacht verdient hun kwetsbare positie tegenover het gemotoriseerde verkeer. In Vlaanderen vormen fietsers 14 procent van de verkeersslachtoffers, voetgangers 7 procent. Voor voetgangers die bij een ongeval betrokken raken, is de kans om het ongeval te overleven bovendien de helft kleiner dan bij automobilisten. De veiligheid van voetgangers en fietsers moet dus worden verhoogd door aangepaste infrastructuur en door regelgeving die hen beter beschermt. Het aantal ongevallen met voetgangers en fietsers moet dalen, fietsen en stappen moet comfortabeler worden. En daardoor moet er uiteindelijk weer meer worden gefietst of gestapt.

Aan deze kritische succesfactor zijn onderstaande strategische projecten verbonden:

4.5.1 Evenwichtig herinrichten van de doortochten en stedelijke invalswegen

Door de toenemende druk van het verkeer en de lintbebouwing in Vlaanderen moet gezocht worden naar een evenwicht tussen leefbaarheid, veiligheid en mobiliteit. Vlaanderen telt nog een groot aantal doortochten die moeten worden heringericht. Een meerjarenplan voor de uitvoering van die werken moet worden opgesteld. Dat zal gebeuren op basis van een objectieve rangschikking en selectie en zal rekening houden met de beschikbare middelen.

Ten behoeve van de realisatie van dit strategisch project werden in het verleden reeds volgende stappen gezet zoals de opmaak van een objectieve behoeftenanalyse. Aan de hand van leefbaarheidscriteria (geluidshinder door aard van de verharding, verkeersgebruikers en gedrag, structurele inplanting van attractiepolen) worden de leefbaarheidsproblemen gedetecteerd. Deze methode werd reeds toegelicht voor het Vlaamse Parlement in de loop van het jaar 2000.

Deze behoeftenanalyse resulteert in een meerjarenprogramma van prioritaire projecten. Concreet te realiseren projecten worden op het driejarenprogramma geplaatst. De uitvoering van deze projecten gebeurt in het kader van het mobiliteitsconvenant – met name de module 3. Om de omvang van de taakstelling te schetsen kan gesteld worden dat er een investering van 14 miljard nodig opdat de 60 % dringende doortochten van Vlaanderen zouden heringericht zijn.

Er zijn in Vlaanderen meer dan 500 doortochten met een totale (gecumuleerde) lengte van 665 km.

De resultaten uit het verleden hebben aangetoond dat het realiseren of herinrichten van doortochten niet in evenredige mate gebeurt in verhouding tot de toename van het verkeer. In de toekomst komt het er dan ook op aan het realiseren of herinrichten van doortochten te versnellen teneinde de verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid voor zowel de weggebruikers als de omwonenden te bevorderen.

Het beleid inzake het realiseren en/of herinrichten van doortochten in Vlaanderen wordt zo versneld mogelijk verdergezet in 2002.

4.5.2 Herinrichten van zwarte punten en zones

Om de verkeersveiligheid te verbeteren, moeten een groot aantal zwarte punten en zwarte zones systematisch worden weggewerkt. Vlaanderen telt op moment zo'n 790 gevaarlijke punten en 727 gevaarlijke zones (deels in overlapping met de gevaarlijke punten) die voor herinrichting in aanmerking komen.

Een meerjarenplan voor de uitvoering van die werken werd opgesteld op basis van een objectieve rangschikking en selectie. Dat meerjarenplan zal rekening houden met de beschikbare middelen.

Naar analogie van het strategisch project 'herinrichting doortochten en stedelijke invalswegen' wordt ten behoeve van de realisatie van dit strategisch project eveneens vertrokken van een objectieve behoeftenanalyse.

Aan de basis van deze behoeftenanalyse ligt het criteria "aantal verkeersslachtoffers met lichamelijke schade". Het statistisch formulier van de ongevallen met gekwetsten bevat, o.a. door de dubbele registratie, talrijke fouten m.b.t. de locaties van de ongevallen. Op basis van een samenwerkingsovereenkomst met de 5 Vlaamse provincies zijn deze fouten zoveel mogelijk weggewerkt. Deze samenwerking wordt de volgende jaren verder gezet.

Ook hier resulteert de behoeftenanalyse in een meerjarenprogramma dat op jaarbasis wordt uitgevoerd. De uitvoering verloopt via het mobiliteitsconvenant, met name module 18.

De komende periode wordt eveneens bijkomende onbemande camera's voorzien op 300 kruispunten. Daarnaast zijn er ruimere procedurele mogelijkheden aan het mobiliteitsconvenant toegevoegd, waardoor sneller tot maatregelen te kunnen overgaan op gevaarlijke punten.

4.5.3 Het realiseren van fietspadennetwerken

Ondanks het feit dat er de laatste jaren reeds heel wat bijkomende fietsvoorzieningen werden aangelegd, moeten er nog heel wat bijkomende fietspaden worden aangelegd in functie van het woon-werk- en woon-schoolverkeer. Belangrijk hierbij is dat al deze fietspaden deel uitmaken van netwerken (die samen met de provincies werden uitgetekend). Ook jaagpaden, oude spoorwegzaten en recreatieve fietsroutes kunnen selectief in die netwerken worden opgenomen. Vooral waar ze een alternatief bieden voor fietsroutes langs drukke of gevaarlijke verkeersaders moeten ze in het fietsbeleid worden ingeschakeld, zeker daar waar milieu en landschap niet worden verstoord.

Ten behoeve van de realisatie van dit strategisch project werd in 1999 met de vijf Vlaamse provincies een overeenkomst gesloten om een ontwerp van provinciaal fietsroutenetwerk uit te werken. Het netwerk heeft een bovenlokale functie en is vooral bedoeld voor de utilitaire fietsverplaatsingen (woon-werk, woon-school, woon-winkel). Als uitgangspunt voor het ontwerp van het fietsroutenetwerk werd de totale verplaatsingsvraag voor de relevante motieven genomen, tenminste voor zover het verplaatsingen onder de 13 km betrof. Deze verplaatsingsvraag werd geschat op basis van de Volkstellingsgegevens van 1991.

Medio 2001 werd door de provincies een gefinaliseerd ontwerp opgeleverd. Na kwaliteitscontrole op de aangereikte gegevens zullen in het kader van de behoefteanalyse (Administratie Wegen en Verkeer) de prioritaire schakels binnen dit netwerk bepaald worden. Deze bepaling zal steunen op het geraamde aantal verplaatsingen over de schakels.

In afwachting van dit ontwerp zal verder gewerkt worden op basis van een indicatief meerjarenprogramma. De realisatie van de concrete fietspaden verloopt via de modules 11 en 12 van het mobiliteitsconvenant.

Aanvullend op de werkzaamheden die betrekking hebben op het uittekenen van fietsroutenetwerken is op administratief niveau een werkgroep actief met betrekking tot het opstellen van normen/criteria in verband met de aanleg en het onderhoud van fietspaden. De activiteiten van deze werkgroep vinden hun neerslag in een vademecum fietsvoorzieningen dat begin 2002 aan alle betrokken instanties (bibliotheken, technische diensten van steden en gemeenten, provincies, administraties, ...) zal worden bezorgd. Een tweede werkgroep is belast met het inventariseren van de mogelijke knelpunten die meer fietsgebruik in Vlaanderen in de weg staan. De fase van de inventarisatie werd reeds beëindigd.

In de behoefteanalyse wordt op dit ogenblik een totale lengte van 670 km nieuw aan te leggen fietspaden voorzien. Het beleid inzake het uitbouwen van een verkeersvriendelijk fiets- en voetpadennetwerk in Vlaanderen wordt verder gezet in 2002. Hiervoor wordt een bijkomend krediet voorzien van 50 miljoen EUR in 2002.

Volledigheidshalve dient vermeld te worden dat fietsers en voetgangers ook voordeel halen uit andere strategische projecten, zoals die rond basismobiliteit (zie 4.3.2: "Realiseren van de plannen voor basismobiliteit (openbaar vervoer, fietsers,...)" en 4.8.2: "Verder uitbouwen van het convenantbeleid").

4.6 Kritische succesfactor 5: Beperken van de emissies van het transportsysteem

Als we er niets aan doen, zal het aandeel van het wegverkeer in de uitstoot van schadelijke stoffen blijven stijgen - zelfs al zijn de voertuigen en brandstoffen de jongste jaren een pak schoner geworden. Die ontwikkeling houdt gezondheidsrisico's in en is slecht voor het milieu. Bovendien hebben we internationale afspraken gemaakt, die ook Vlaanderen verplichten de uitstoot van bepaalde stoffen te verminderen.

Het Vlaamse mobiliteitsbeleid kan hier op verschillende manieren toe bijdragen. Door in te grijpen in de hoeveelheid verkeer en ervoor te zorgen dat mensen meer kiezen voor milieuvriendelijkere vervoervormen. Maar ook door ingrepen op het rijgedrag, door ingrepen in de inspectie en het onderhoud van voertuigen. Tenslotte dient ook maximaal ingespeeld op de binnenvaart, als modus met de geringste emissies.

Het beleid zou ook de vervanging van oude (vuilere) wagens door nieuwe en schonere wagens kunnen aanmoedigen en meer algemeen gericht zijn op een conversie van het wagenpark in de richting van schonere voertuigen. Daardoor zou kunnen bereikt worden dat het verkeer minder schadelijke stoffen de lucht inblaast. Een recente studie geeft hier evenwel aan dat de baten hier gering zijn².

Volgende strategische projecten dragen bij tot de realisatie van deze kritische succesfactor:

4.6.1 Testen van alternatieve brandstoffen en systemen voor de voertuigen bij de VVM - De Lijn

Om in het openbaar vervoer de huidige generatie dieselbrandstof te vervangen en/of op het vlak van uitlaatkwaliteit te verbeteren werden proefprojecten opgezet voor het testen van brandstoffen. Hetzelfde geldt voor andere systemen die het gebruik van de voertuigen in het openbaar vervoer milieuvriendelijker maken.

Op basis van de resultaten van deze proefprojecten en studies werd beslist om het volledige voertuigenpark van de VVM over een periode van 5 jaar uit te rusten met CRT-filters en gelijktijdig over te schakelen op zwavelarme diesel. Op langere termijn moet de waterstoftechnologie worden opgevolgd.

4.6.2 Nieuwe voertuigtechnologie versneld invoeren

Het in gebruik nemen van nieuwe, milieuvriendelijker technologie die reeds de testfase heeft doorstaan, moet worden gestimuleerd. Dit geldt voor alle voertuigtypes, zowel in het privé- als in het openbaar vervoer.

De mogelijkheden hiertoe worden verkend via studies opgezet o.a. in het kader van het Mina II-plan, meerbepaald het onderzoek naar het "reductiepotentieel aanvullende maatregelen milieuvriendelijke voertuigen en -brandstoffen". Op basis van de resultaten van deze studie kunnen interessante denkpijlen nader worden onderzocht en overwogen.

² Een recente Vito-studie heeft aangetoond dat de versnelde vervanging van oude personenwagens niet interessant is. Deze maatregel heeft slechts voor een korte periode effect en blijkt economisch en sociaal gezien weinig haalbaar.

4.6.3 Snelheidsregulerende maatregelen nemen

Voertuigen uitrusten met intelligente 'snelheidsadapters' laat toe hun maximumsnelheid automatisch aan te passen aan het geldende snelheidsregime. Met dezelfde techniek kunnen ook de snelheden van voertuigen op autosnelwegen worden geharmoniseerd. Dat is van belang, omdat een rustig en harmonieus rijgedrag de uitstoot van schadelijke stoffen beperkt.

Het Vlaamse gewest zal proefprojecten stimuleren op het vlak van ISA. In de eerste plaats zal worden nagegaan of deze maatregelen daadwerkelijk het gewenste effect hebben.

4.6.4 Geluidsbeperkende maatregelen nemen

Geluidsmetingen geven aan dat geluidshinder een groeiend probleem is. Door het nemen van geluidsbeperkende maatregelen in zowel woon- als stiltegebieden kan dat probleem worden aangepakt. Dat kan op verschillende manieren. Het gebruik van geluidsarme wegverharding is zeker het meest aangewezen middel: het pakt de bron van de hinder aan. Geluidswerende muren of natuurlijke elementen als geluidswallen zijn iets minder doelmatig, maar kunnen makkelijker in de omgeving worden ingepast.

De problematiek inzake geluidshinder wordt momenteel als volgt aangepakt:

1. Aan de hand van gevraagde geluidsmetingen worden oplossingen voor geluidsoverlast uitgewerkt;
2. Deze concrete oplossingen worden mee genomen in een meerjarenprogramma;
3. De concrete uitvoering van de projecten verloopt via de module 5 van het mobiliteitsconvenant.

4.7 Kritische succesfactor 6: Het optimaal inpassen van de verkeers- en vervoersinfrastructuur in de omgeving

De zesde kritische succesfactor uit de beleidsnota houdt een pleidooi in voor een beter evenwicht tussen infrastructuur en de omgeving. Vlaanderen heeft immers een dichte verkeersinfrastructuur. Als al niet alle wegen naar Vlaanderen leiden, dan lopen er zeker veel door. De verwachte groei in de mobiliteit maakt dat we die infrastructuur zullen nodig hebben én zo goed mogelijk moeten gaan gebruiken.

De plaats en de manier waarop de infrastructuur worden aangelegd, bepalen of mensen dat in de omgeving als storend en onveilig ervaren. Dat geldt zowel voor het stedelijk milieu als voor de open ruimte. Een goed doordachte aanleg van infrastructuur is een noodzakelijke voorwaarde voor een beleid dat gericht is op verkeersleefbaarheid, veiligheid en milieu- en natuurbehoud.

Dat betekent dat de inpassing van infrastructuur verkeersplanologisch goed moet worden onderbouwd. De aanleg ervan moet ook beter in het lokale ruimtelijke beleid worden ingepast. Door een goeie inrichting moeten ook de biodiversiteit en andere bestaande natuurwaarden worden behouden of zelfs verbeterd. Zowel in als buiten de stad moeten zorg voor vormgeving, aankleding, groen,... tot resultaat hebben dat de verkeer- en vervoerinfrastructuur zo weinig mogelijk storen. En dat de duurzaam mobiele burger nog zijn klavertje-vier kan vinden.

Strategische projecten die aan deze kritische succesfactor uitvoering moeten geven zijn:

4.7.1 Inpassen van de openbaar vervoerinfrastructuur in de omgeving door aangepaste investeringen

Door het nemen van infrastructurele en andere maatregelen moet de inpassing van het openbaar vervoer in de omgeving en de veiligheid ervan worden verzekerd.

Specifieke maatregelen zijn:

1. Het verhogen van de veiligheid van de tramnetten aan de kust, in Gent en in Antwerpen door:
 - het verminderen van het aantal doorsteken op eigen bedding;
 - de verhoging van de veiligheid van de overblijvende doorsteken dmv:
 - strook linksafslaand verkeer;
 - specifieke signalisatie "TRAM";
 - plaatsing driekleurige verkeerslichten.
 - de verhoging veiligheid fiets- en voetgangersoversteken (sas-principe);
 - bijkomende opleiding voor het personeel;
 - extra communicatie (folders, affichage, borden, ...).
2. Het verhogen van de veiligheid van de halteaccommodatie (bescherming, bredere perrons, snelheidsverlaging ter hoogte v/d halte, ...).

4.7.2 Versnippering van de ruimte door verkeer- en vervoerinfrastructuur tegengaan

Van bij de start van een project moet worden gezocht naar een zo klein mogelijke versnippering van de ruimte. Bij bestaande infrastructuur moeten maatregelen worden genomen om de versnippering zo veel mogelijk teniet te doen. Het bestaande vademecum 'Natuurtechnische Milieubouw' kan hierbij dienst doen als inspiratiebron.

Om de problematiek van de versnippering ten gevolge van weginfrastructuur aan te pakken worden volgende initiatieven genomen:

1. Ontwerpen van een globaal ontsnipperingsplan voor de Vlaamse Gewestwegen (tegen eind 2001) dat de garantie op een structurele aanpak op lange termijn moet bieden. Aan dit globaal plan kunnen dan concrete uitvoeringsprojecten worden gekoppeld.
2. Aanvullend worden oplossingen uitgewerkt en concrete maatregelen genomen voor prioritaire knelpunten. We verwijzen hiervoor naar de maatregelen voorgesteld in de ontsnipperingsstudies van de E314 en de N25 (Meerdaalwoud) (voorzien tegen 2005) en het bestuderen van de ontsnipperingsmogelijkheden in o.a. de provincie Antwerpen.
3. Continue verbeteringsacties 'ontsnipperingszorg' spelen vooral een rol bij (her)aanleg van wegen.
4. Door een onderbouwde adviesverlening bij de planning van nieuwe wegen wordt bijkomende versnippering voorkomen.

Het verminderen en waar mogelijk verhelpen van de versnippering ontstaan door de aanleg van transportassen via de waterweg gebeurt door de bouw van vistrappen, het uitvoeren van een studie naar mogelijke vismigratie doorheen sluizen en stuwen, de aanleg van milieuvriendelijke oevers (herkalibrering), het sluiten van samenwerkingsovereenkomsten met natuurverenigingen voor wat het bermbeheer betreft.

Volgende concrete acties zullen nog deze legislatuur worden opgestart:

- Een studie lopende in Evergem moet duidelijkheid brengen over de vismigratie doorheen sluizen en stuwen. Op basis van deze inzichten zal een meerjarenplan opgesteld worden voor het wegwerken van knelpunten inzake vismigratie.
- Een evaluatie zal worden doorgevoerd van de bestaande projecten met betrekking tot natuurtechnische milieubouw.
- Afbakening van de zones die in aanmerking komen voor beheersoverdracht naar de vzw Natuurreservaten en het opmaken van samenwerkingsovereenkomsten.
- Met betrekking tot de inrichting van terreinen voor begrazing werd reeds één samenwerkingsovereenkomst gesloten. Aan de hand van de evaluatie van dit proefproject zal worden uitgemaakt of dit initiatief moet worden voortgezet, onder welke voorwaarden en wat de mogelijke te voorziene uitgaven of inkomsten zijn.
- Het inventariseren van de nadelige gevolgen van onoordeelkundige kalibreringswerken en het opstellen van een meerjarenplan voor het wegwerken ervan (vanaf 2002). Vanaf 2003 kan overgegaan worden tot het uitvoeren van een herstelprogramma met betrekking tot het wegwerken van onoordeelkundige kalibreringswerken.

Vanaf september 2000 tot juli 2002 neemt Vlaanderen het voorzitterschap waar van het Europees overlegforum (IENE) rond ontsnippering. IENE staat voor Infra Eco Network Europe en is een Europees netwerk van deskundigen en instellingen die betrokken zijn met habitatfragmentatie veroorzaakt door de ontwikkeling en het gebruik van transportinfrastructuur. Het algemene doel van IENE is het opzetten van een duurzaam Pan-Europees transportnetwerk door het uitwerken van mitigerende maatregelen en planningsprocedures om zo de biodiversiteit te vrijwaren alsook het aantal verkeersslachtoffers (fauna) te reduceren. Het waarnemen laat Vlaanderen toe haar eigen activiteiten inzake het voorkomen van versnippering of habitatfragmentatie te kaderen binnen een Europese context en haar eigen ervaringen op het veld te toetsen aan deze van buitenlandse experts.

Op instrumenteel vlak zal het ARC-Mer instrument op punt worden gesteld. Dit instrument, op basis van zogenaamde multicriteria-analyse en de methodiek van de kwetsbaarheidanalyse, laat toe om nieuw aan te leggen infrastructuur zo goed mogelijk in te passen in de omgeving. Met betrekking tot een veralgemeende toepassing van het ARC-Mer instrument binnen de administratie is een omzetting nodig en voorzien van een Arc Info omgeving naar een Arc View omgeving die veel gebruiksvriendelijker is. Mede in functie van de inzet van dit instrument worden kwetsbaarheidkaarten op niveau Vlaanderen opgemaakt.

4.7.3 Bermbeheersplannen maken voor de hoofdwegen

Door bermbeheer kunnen de ecologische potenties in en rondom bermen de komende jaren zoveel mogelijk tot ontwikkeling komen en worden opgewaardeerd.

Daarom zullen tijdens deze legislatuur:

1. Bermbeheersplannen als toonvoorbeelden worden opgemaakt (1 per provincie);
2. Normen worden opgesteld voor het opruimen van maaisel ;
3. Uitvoeringsmaatregelen worden genomen i.v.m. houtige beplanting (R0);
4. Opvolging en evaluatie eerste toepassing van deze toonvoorbeelden van bermbeheersplannen.

5. Einddoel is het opmaken van beheersplannen voor alle hoofdwegen en het opmaken van een werkwijze voor het systematisch evalueren van het geheel van de bermbeheersplannen.

Na evaluatie daarvan, kan nadien ook een bermbeheersplan voor de primaire wegen worden opgesteld.

Voor wat de waterwegen betreft wordt dezelfde aanpak voorgesteld:

1. De selectie van de Dender als pilootwaterweg voor wat het bermbeheer betreft;
2. Op basis van de ervaring met betrekking tot dit het pilootproject zullen bermbeheersplannen voor alle waterwegen worden opgesteld;
3. Een structurele verankering gebeurt door de implementatie van de bermbeheersplannen in de aannemingen voor groenonderhoud.

4.7.4 Strooizouten oordeelkundig gebruiken

Oordeelkundig preventief strooien vergt minder zout dan even oordeelkundig curatief strooien. Om te kunnen beslissen tot preventief strooien, is goede en betrouwbare informatie nodig. Daarom zal verder werk worden gemaakt van een performant informatiesysteem voor weersvoorspellingen, strooi-beheer en route-indeling. Binnen de winterdienst kan goede doorstroming van informatie een minimaal zoutverbruik mogelijk maken.

Ten behoeve van een oordeelkundig gebruik van strooizouten zal:

1. een gladheidsmeetsysteem worden uitgetest (weersvoorspellingen en bijhorend informatiesysteem);
2. zullen pilootprojecten (uitbouwen informatiesysteem in een bijkomende module) worden uitgevoerd;
3. zal een winterdienstbeheersysteem op punt worden gesteld (strooi-beheer)+ internet (informatiedoorstroming);
4. in de uitvoering van een pilootproject: GPS-sturing (route-indeling en informatie-doorstroming) worden voorzien;
5. de definitieve invoering van een gladheidmeetsysteem in de winterperiode 2001-2002;
6. het herschalen van pilootprojecten bij positieve evaluatie vanaf midden 2002.

4.7.5 Organiseren van het multifunctioneel gebruik van de waterlopen

Waterwegen dienen niet alleen om op te varen. Ze hebben ook andere functies: wateraanvoer, natuur, recreatie, open ruimte,... Die functies moeten op elkaar worden afgestemd, telkens rekening houdend met de plaatselijke omstandigheden.

De gewenste combinatie kan na maatschappelijke discussie opgenomen worden in een planningsinstrument, dat als basis zal dienen voor het beleid en beheer van de waterwegen.

Ter voorbereiding worden een aantal stappen gezet zoals:

1. het ontwikkelen van een visiebepaling per hoofdfunctie van de waterweg rekening houdend met het Vlaams Integraal Waterbeleidsplan, Mobiliteitsplan en Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen;
2. het ontwikkeling van een streefbeeld voor twee pilootvaarwegen namelijk de Leie en Durme;
3. Het opmaken van omgevingsanalyses voor enkele vaarwegen.

4.7.6 Afstemmen van het waterpeilbeheer op de principes van integraal waterbeheer

Het huidige waterpeilbeheer kiest niet langer voor bescherming tegen een bepaalde waterstand, maar voor bescherming tegen schade. Op sommige plaatsen is die schade beperkt. In sommige natuurgebieden kunnen overstromingen zelfs positieve effecten hebben. Elders, zoals in dicht bevolkte gebieden, moeten ze absoluut worden vermeden. Overstromingen moeten in de toekomst dus gecontroleerd gebeuren, op plaatsen waar dat verantwoord is. Zo kan een goede verhouding tussen maatschappelijke meerwaarde en kostprijs worden gerealiseerd.

Met betrekking tot de realisatie van dit project werden reeds een aantal stappen gezet zoals het ontwikkelen van een visie en een actieplan omtrent het veiligheidsniveau tegen overstromingen. Het nieuwe uitgangspunt hierbij is dat de schade ten gevolge van overstromingen wordt geminimaliseerd door terug ruimte te scheppen voor de waterloop. De opdracht van de waterbeheerder wordt nu om de onvermijdbare overstromingen dermate onder controle te brengen dat zij een minimale schade toebrengen.

De veiligheid tegen overstromingen wordt daarbij afhankelijk gesteld van een aantal factoren. Zo moet primair een inzicht verkregen worden in de gevolgen van een potentiële overstroming, zoals het mogelijk aantal slachtoffers, de mate van ontredde ring, de directe en indirecte materiële schade en de vele vormen van immateriële schade. Hiertegenover staan de offers en kosten die de maatschappij moet brengen om waterkeringswerken te realiseren, zoals de kosten van aanleg en onderhoud, maar ook het schaden van waardevolle landschappen en de teloorgang van culturele objecten. Een economische en sociaal-maatschappelijke afweging van deze aspecten wordt de basis van nieuwe waterbeheersingsplannen. Naarmate de gevolgen van een overstroming groter zijn moet bijgevolg de kans van voorkomen van deze overstroming dalen. Anderzijds kan waterbeheersingsinfrastructuur in gebieden waar de gevolgen van een overstroming minder ernstig zijn lichter gedimensioneerd worden.

Nog te zetten stappen zijn:

1. Het ontwikkelen van een visie en een actieplan inzake doelmatig zoetwaterbeheer;
2. De oprichting en organisatie van een hydrologisch informatiecentrum (HIC);
3. Het verwerven van werkinstrumenten voor het gegevensbeheer inzake waterpeilbeheer (HIC);
4. Het verwerven van de essentiële basisgegevens en basiskennis (HIC);
5. Het verwerven van de numerieke modellen van de deelbekkens (HIC);
6. De uitbouw van een communicatiecentrum en geïntegreerd systeem voor het beheer van de waterwegen (RIS – zie ook 4.3.11: “Invoeren van verkeersbegeleiding voor de binnenvaart”);
7. Het ontwikkelen van on-line voorspellingen van waterstanden en debieten (HIC);
8. De opmaak van waterbeheersplannen per deelbekken;
9. De opmaak van plannen tegen verdroging en watertekorten (per deelbekken);
10. De decretale verankering van het integraal waterpeilbeheer;

In de meerjarenbegroting zijn de middelen voorzien voor de verdere ontwikkelingen.

4.8 Kritische succesfactor 7: Het maken van bindende afspraken binnen het eigen beleidsveld en overheen de verschillende beleidssectoren

Het mobiliteitsbeleid is niet de zaak van één minister of departement alleen. Reeds in de beleidsnota is uitvoerig gewezen op het feit dat de bevoegdheden inzake mobiliteit zijn verspreid over verschillende bestuursniveaus. Bovendien is het beleid op andere domeinen van grote invloed op de mobiliteit. En op het terrein zelf zijn naast de overheden vanzelfsprekend heel wat bedrijven, instellingen en organisaties actief. Alleen goede samenwerking tussen al die partijen en concrete, klikvaste afspraken maken op het vlak van duurzame mobiliteit tastbare resultaten mogelijk.

Met deze kritische succesfactor zijn volgende strategische projecten verbonden:

4.8.1 Verwezenlijken van het Mobiliteitsplan Vlaanderen

Dit plan is conform de bepalingen uit het regeerakkoord aan het Vlaamse Parlement voorgelegd in het voorjaar 2001. In het najaar 2001 wordt dit er behandeld.

Het doel van het Mobiliteitsplan Vlaanderen is een duurzame ontwikkeling van de mobiliteit. Om het duurzame karakter van dit plan te kunnen garanderen werd aan het Mobiliteitsplan een integrale effectrapportering gekoppeld. Die moet toelaten het plan te toetsen aan zijn effecten op het terrein. Het einddocument met betrekking tot de strategische mer is gefinaliseerd in oktober 2001. In dezelfde periode is ook het document dat inzage verschaft in de economische effecten beschikbaar.

Het Mobiliteitsplan Vlaanderen, met als planhorizon 2010, maakt duidelijk hoe Vlaanderen vorm wil geven aan de mobiliteit. Daarbij wordt uitgegaan van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, dat op zijn beurt aangeeft hoe Vlaanderen met zijn eigen ruimte wil omspringen. De afspraken moeten binnen beide beleidsplannen kaderen. Wie wat mag en moet doen, moet eenduidig worden vastgelegd. En uiteraard moeten afspraken worden nageleefd. Alleen zo kan een samenhangend beleid tot stand komen, kunnen projecten in echte resultaten uitmonden en kunnen investeringen hun doel treffen.

In de nabije toekomst is verdere thematische en gebiedsgerichte uitdetaillering van het mobiliteitsplan 'Duurzame mobiliteit Vlaanderen' noodzakelijk.

Volgende thematische uitdetailleringen werden reeds opgestart:

- Totaal plan fiets;
- Recreatief kustverkeer;
- Masterplan Antwerpen.

Verdere vervolg stappen zijn:

1. Het verlenen van een juridische basis voor het mobiliteitsplan 'Duurzame mobiliteit Vlaanderen'.
2. Voeren van gerichte communicatie met betrekking tot het mobiliteitsplan 'duurzame mobiliteit Vlaanderen' met het oog op het bereiken van een zo ruim mogelijk maatschappelijk draagvlak.
3. Bijsturing van de locale mobiliteitsplannen opgemaakt in het kader van het convenantbeleid. Hiertoe werd reeds gestart met de voorbereiding van een evaluatiemethodiek (zie 4.8.2: "Verder uitbouwen van het convenantbeleid").
4. Aanpassen van de operationele en strategische plannen op niveau van de Vlaamse administratie en de VVM-De Lijn.

4.8.2 Verder uitbouwen van het convenantbeleid

De mobiliteitsplanning en het convenantbeleid werden decretaal verankerd met het decreet betreffende de mobiliteitsconvenants (dd. 20/4/2001).

Mede als gevolg hiervan werden nog een beperkt aantal bijstellingen doorgevoerd. Deze hadden in de eerste plaats tot doel de procedures te vereenvoudigen en te standaardiseren, en hierbij zoveel mogelijk tegemoet te komen aan de verzuchtingen van de lokale besturen en van de eigen administratie.

Op het vlak van de werking werden 10 bijstellingen en optimalisaties doorgevoerd:

1. De overgangsmaatregelen worden opgeheven.
2. De participatie van de actoren worden versterkt.
3. De procedures voor het realiseren van projecten die uitsluitend tot doel hebben de verkeersveiligheid te verbeteren worden vereenvoudigd.
4. Het werken met startnota's voor infrastructuurprojecten van AWW en De Lijn wordt veralgemeend.
5. Een verhoging van de architecturale waarde van de projecten dient nagestreefd.
6. De gemeentelijke mobiliteitsplannen worden jaarlijks opgevolgd.
7. Het werken met "streefbeelden" (module 19) wordt gesystematiseerd en gestandaardiseerd.
8. De communicatie wordt verbeterd.
9. Grote steden kunnen werken met deelmobiliteitsplannen.
10. De prefinanciering van de studiekosten à rato van de bouwkosten worden gestandaardiseerd.

Daarnaast werden de oorspronkelijke convenantteksten juridisch en tekstueel gescreend. Op basis hiervan werden o.a. alle bedragen omgezet in euro, conform de richtlijnen.

Het gamma aan bijakten in het convenantbeleid is in de loop der jaren uitgebreid en gewijzigd. Het laatst werd het gamma uitgebreid met bijakten ten bate van fietsers en voetgangers (vanaf mei 2001). Die bijakten gaan over het herinrichten van schoolomgevingen en het verder uitbouwen van de fietspadennetwerken, zoals ze door de provincies worden uitgetekend.

Voor 2002 wordt de invoering van een nieuwe module 15 voorzien, namelijk voor de subsidiëring van flankerende maatregelen, ter ondersteuning van een duurzaam mobiliteitsbeleid. Volgende maatregelen kunnen via deze module worden gesubsidiëerd:

- Activiteiten of projecten, die als doel hebben de publieke betrokkenheid bij het gemeentelijk mobiliteitsbeleid en het gemeentelijk mobiliteitsplan te verhogen.
- Activiteiten of projecten die als doel hebben een duurzaam verplaatsingsgedrag te stimuleren.
- Activiteiten die als doel hebben een duurzaam parkeerbeleid te voeren en die het stand-still principe handhaven.
- Activiteiten die een planmatige aanpak ondersteunen van de mobiliteitseffecten, veroorzaakt door mobiliteitsgenererende actoren (bijv. vervoerplannen,...).

Deze nieuwe module 15 kan worden toegepast vanaf 1 januari 2002. Nadere toelichting over deze nieuwe module zal o.m. worden verstrekt op een studiedag (i.s.m. de VSV).

4.8.3 Toezien op de naleving van het convenantbeleid

De verantwoordelijkheid van elke partner van het mobiliteitsconvenant, om te komen tot een hogere projectdoelmatigheid, wordt vastgelegd in bindende afspraken. Er moet op worden toegezien dat die afspraken werkelijk worden nageleefd en dat het aanbod aan verplaatsingsmogelijkheden ook echt wordt benut.

De bekommernis voor de naleving van de afspraken die worden opgemaakt in het kader van de mobiliteitsconvenant maakten mee het onderwerp uit van de evaluatiefase (zie 4.8.2: "Verder uitbouwen van het convenantenbeleid").

4.8.4 Bindende afspraken maken met de federale overheid

Met de federale overheid moeten afspraken worden gemaakt over volgende aspecten van het mobiliteitsbeleid:

- Het integreren van de theoretische rijbewijsopleiding in het secundair onderwijs;
- De gewenste taakstellingen inzake vervoer van personen en goederen per spoor;
- Het verkeershandhavingsbeleid;
- Bijstellingen aan de verkeerswetgeving;
- Het fiscaal beleid ten aanzien van verkeer en vervoer..

Deze thema's werden reeds aan de federale overheid overgemaakt tijdens de voorbesprekingen omtrent het "witboek mobiliteit".

Concrete initiatieven zullen genomen worden op basis van het mobiliteitsplan Vlaanderen.

De met redenen omklede motie ³ over het nieuwe beheerscontract van de federale overheid met de NMBS en de inbreng terzake van de Vlaamse en de resolutie ⁴ betreffende het investeringsprogramma 2001-2012 van de NMBS heeft als leidraad gediend bij de besprekingen tussen de federale overheid en de gewesten.

Het politieke overleg tussen de federale overheid en de gewesten resulteerde in een akkoord rond betere overlegstructuren op niveau van de interministeriële conferentie, om te komen tot een versterking van de permanente samenwerking met de gewesten en de permanente opvolging van de uitvoering van het investeringsplan te verzekeren. Dat moet in elk geval de transparantie ten goede komen van de toepassing van de verdeelsleutels. Eveneens werden de principes van co- en prefinan-

³ De met redenen omklede motie van de heren Carl Decaluwe en Ludwig Caluwé en mevrouw Wivina Demeester-De Meyer tot besluit van de op 19 oktober 2000 door de heer Carl Decaluwe in commissie gehouden interpellatie tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het nieuwe beheerscontract van de federale overheid met de NMBS en de inbreng terzake van de Vlaamse overheid (Parl. St., VL.P., 2000-2001, nr 429-1)

⁴ De resolutie van de heren Robert Voorhamme, André Denys en Jos Bex betreffende het investeringsprogramma 2001-2012 van de NMBS (Parl. St., VL. P., 2000-2001, nr. 764/1)

ciering ingeschreven en werden bepaalde investeringen uit de Vlaamse enveloppe gehaald, omdat ze projecten van nationaal belang betreffen.

De vertegenwoordiging van de gewesten in de Raad van Bestuur is als zodanig niet gerealiseerd binnen het politieke overleg rond het investeringsplan. De hervorming van de beheersorganen vormt het voorwerp van een wetgevend initiatief van de federale minister bevoegd voor de spoorwegen.

4.8.5 Bindende afspraken maken met de bedrijfswereld

Onlangs werd besloten op federaal niveau besloten dat alle bedrijven met meer dan 100 werknemers vanaf het boekjaar 2002 een mobiliteitsdiagnose van hun onderneming in hun sociale balans moeten opnemen. Vanaf 2003 kunnen zij dan een mobiliteitsbeheersplan toepassen.

Een bedrijfsvervoersplan houdt in dat een bedrijf de verplaatsing van de werknemers organiseert, daarbij rekening houdend met hun woonplaats. Bedrijven die dicht bij elkaar liggen, zoals bijvoorbeeld op industrieterreinen, kunnen dit principe gezamenlijk toepassen. Voorlopig is hiertoe geen verplichting voorzien.

Bedrijven die weigerachtig staan tegen dit soort plannen, moeten over de streep kunnen worden gehaald, in het bijzonder het om bedrijven gaat met minder dan 100 werknemers. Mogelijkheden hiertoe bieden de in voorbereiding zijnde nieuwe tariefmaatregelen voor 25-65-ers.

Er is bijzondere aandacht nodig voor de opmaak van bedrijfsvervoersplannen in congestiezones. Als blijkt dat hier op basis van vrijwilligheid geen vermindering van het autosolisme kan worden bereikt, zullen verplichte bedrijfsvervoersplannen het enig resterend alternatief zijn.

4.8.6 Bindende afspraken maken met de andere gewesten

Met de andere gewesten moeten afspraken worden gemaakt over:

- het uitbouwen van het gewestelijk expresnet in en rond Brussel (zie ook strategisch project nr. 2.3 “Uitbouw van het openbaar vervoer”)
- het invoeren van een uniform tariefsysteem in en rond Brussel –

dit in samenspraak met de N.M.B.S., de T.E.C., de M.I.V.B. en de V.V.M. – De Lijn.

Daarnaast is overeengekomen met het Waalse gewest, dat de vervoerbewijzen van de Lijn en TEC voor 65+ers in beide gewesten gebruikt kunnen worden.

4.9 Kritische succesfactor 8: Het creëren van een maatschappelijk draagvlak

In de beleidsnota werd eveneens aandacht gevraagd voor het bekomen van een maatschappelijk draagvlak. Beleid kan alleen maar succes hebben als er in de samenleving een draagvlak voor bestaat, als liefst iedereen meewil. Beleid voeren is geen zaak van eenzame fietsers. Scoren op het vlak van bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid en milieuhinder is alleen mogelijk als de burgers en de bedrijven bereid zijn om hun mobiliteitsgedrag aan te passen.

Die aanpassing moet op nogal wat terreinen tegelijk gebeuren: waar ga ik wonen, waar vestig ik mijn bedrijf, wanneer wil ik de deur uit, zou ik de auto wel nemen, moet ik per se zo 'sportief' rijden, zou ik niet beter even rusten in plaats van doorrijden, heb ik mijn vrachtwagen niet te vol geladen,... ? Allemaal schijnbaar simpele vragen, maar waarop het antwoord van doorslaggevend belang is voor het realiseren van duurzame mobiliteit.

Daarom zijn gerichte communicatie naar de bevolking en alle betrokken doelgroepen en een goed gestructureerde inspraak noodzakelijk. Mobiliteitsbeleid gedijt het best bij wederzijdse verstandhouding. Toch kunnen 'zachte' maatregelen wellicht niet alle problemen oplossen en zal de overheid ook haar toevlucht moeten nemen tot hardere, ontradende maatregelen. Maar ook dan is het van uitermate groot belang dat het waarom van die maatregelen wordt uitgelegd en goed overkomt.

Al die redenen onderstrepen het belang van drie strategische projecten:

4.9.1 De Mobiliteitsraad Vlaanderen oprichten

Die mobiliteitsraad moet het draagvlak voor een duurzaam mobiliteitsbeleid versterken en - geconfronteerd met de te eenzijdige socio-economische benadering - een trendbreuk bewerkstelligen.

Het voorstel tot oprichting van de Mobiliteitsraad Vlaanderen maakte het voorwerp uit van het ontwerp van decreet met betrekking tot de organisatie van het personenvervoer over de weg. Dit decreet is ondertussen in het Belgisch Staatsblad verschenen.

Vooraleer tot de installatie van de Mobiliteitsraad Vlaanderen over te kunnen gaan, dient nog een uitvoeringsbesluit worden uitgevaardigd. Dit is voorzien voor het voorjaar 2002. Met de praktische voorbereiding (huisvesting, administratief personeel, e.d.m.) is ondertussen begonnen.

4.9.2 Organiseren van kwaliteitsvolle externe communicatie in functie van een mentaliteitswijziging

Een mentaliteitswijziging in de richting van duurzame mobiliteit kan er alleen komen door een evenwichtig opgebouwde communicatie, die zich bedient van moderne communicatiemiddelen. Er moeten doelgerichte informatie-, promotie- en imago-campagnes worden georganiseerd.

De concrete uitwerking dient te gebeuren in het licht van het ontwerp mobiliteitsplan Vlaanderen. De wijze waarop deze communicatie het best wordt georganiseerd maakte het voorwerp uit van een onderzoek gevoerd in het kader van de strategische mer. Het optimale streefdoel hierbij was een ruime participatie vanuit de verschillende maatschappelijke organisaties en van het ruime publiek. Voorbereidende teksten werden voorgelegd aan een dozijn zogenaamde focusgroepen.

In uitvoering van een met redenen omklede motie⁵ werd, in overleg met het kabinet van Mevrouw Durant, gezocht naar een aantal mogelijkheden om de actie in België grotere en diepere ingang te doen vinden. Zo werd door Mevrouw Durant en mezelf een gezamenlijk schrijven gericht naar de verschillende steden in Vlaanderen (deze die vermeld staan in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen), met de vraag om aan deze Car Free Day deel te nemen. Op deze manier werden betrokken steden op de hoogte gesteld van dit initiatief, omdat in vorig jaar bleek dat niet alle steden van deze dag op de hoogte waren. Ook wordt door Komimo (het Comité voor Milieu en Mobiliteit) aandacht besteed aan deze Car Free Day. Komimo is de organisatie die elk jaar in opdracht van het Vlaams Gewest de week van de zachte weggebruiker en de week van vervoering organiseert en hiervoor de nodige financiële ondersteuning krijgt.

⁵ Met redenen omklede motie van de heer Carl Decaluwe tot besluit van de op 28 juni 2001 in commissie gehouden interpellatie tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, tot het stimuleren van autoluwe initiatieven. Tekst aangenomen door de plenaire vergadering (Parl. St., VL.P., 2000-2001, nr 788.2)

Dit jaar heeft de Vlaamse Vervoersmaatschappij De Lijn heeft in samenwerking met de vervoersmaatschappijen van de 2 andere gewesten (TEC, MIVB) een dagpas van 70 Belgische frank aangeboden. Op deze manier konden de mensen in heel België bus of tram nemen en dit voor 70 bef, ongeacht het aantal ritten die ze op die dag wensen te doen. Aangezien de Car Free Day samenviel met de dag van de klant, is dit een optimaal moment om te laten zien dat openbaar vervoer en het winkelen hand in hand kunnen gaan.

Voor de Car Free Day van 2002 zal de administratie een aantal actievoorstellen uitwerken, waarbij ook het luik van de communicatie aan bod zal komen.

4.9.3 Ontwikkelen van een op de gebruiker gericht informatiesysteem

Door het aanbieden van informatie over alternatieve verplaatsingen, zoals over deur-tot-deur-verplaatsingen met het openbaar vervoer, combinatie van verplaatsingen met de auto en het openbaar vervoer,... kan het gedrag van de burger worden bijgestuurd. Een informatiesysteem dat daarop gericht is, moet ontwikkeld worden. Het moet ook doorzichtig informatie bieden over het door de overheid gevoerde beleid en een interactief discussieplatform bieden.

Deze website "Mobiel Vlaanderen", is in ontwikkeling. Deze website bestaat uit drie belangrijke pijlers zijnde reizigersinformatie, beleidsinformatie en een discussieforum.

Voor wat het luik "reizigersinformatie" betreft, is de interactieve routeplanner "Openbaar Vervoer" (aanbod van De Lijn en de N.M.B.S.) bij de VVM-DE Lijn in ontwikkeling. Deze zal toelaten om in het najaar 2001 deur tot deur (pad "te voet" inbegrepen) verplaatsingen aan te bieden. Wat de verdere ontwikkeling betreft is een integratie voorzien met de wegenrouteplanner die rekening houdt met de actuele verkeersomstandigheden (zie 4.4.1: "Realiseren van verkeersbeheer met behulp van telematica") en een integratie op Europees niveau in het kader van een lopend project "Trident" waarin het Vlaamse Gewest en de VVM-De Lijn partner zijn.

Voor wat het luik "beleidsinformatie" betreft zullen continue beleidsdocumenten, onderzoeksrapporten en mobiliteitseffectenrapporten ter beschikking zijn voor de gebruikers van dit systeem.

Het "discussieforum", als derde luik van de website, zal continu gevoed worden met items (in functie van actuele beleidsthema's) voor discussie en inspraak.

4.10 Kritische succesfactor 9: Het doelmatig aanwenden van de middelen binnen elke modus en tussen de verschillende modi

Koken kost geld, een goed mobiliteitsbeleid voeren ook. In vergelijking tot de omvang van de problematiek en de veelheid aan doelstellingen - bereikbaarheid, voldoende verplaatsingsmogelijkheden, leefbaarheid, veiligheid, milieu- en natuurbehoud - zijn de beschikbare middelen zelfs behoorlijk beperkt. Voor witte olifanten is daarom op Vlaamse wegen geen plaats.

In de beleidsnota werd daarom gesteld dat de overheid eenduidig moet kiezen waarvoor ze haar geld wil inzetten. Prioriteiten moeten worden vastgesteld en verantwoord. Uitgaven moeten met een zo hoog mogelijk rendement gebeuren, kosten moeten doorzichtig worden aangegeven. Daarom moet worden afgestapt van historisch gegroeide verdeelsystemen waarbij budgetten nodeloos versnipperd worden.

Voor elk van de verschillende vervoerwijzen is een selectief investeringsbeleid nodig, voor elk ervan moet het geld op basis van objectieve criteria worden besteed. Tenslotte moet het effect van de bestedingen worden geëvalueerd.

Volgende strategische projecten geven uitvoering aan deze kritische succesfactor:

4.10.1 Verfijnen en verder uitbouwen van de behoeftenanalyse voor weginfrastructuur

Prioriteiten moeten aangeven hoe de beperkte middelen het best worden gebruikt. De reeds beschikbare behoeftenanalyse moet worden verfijnd en uitgebreid. Zo moet een methode worden ontwikkeld, waarmee prioriteiten kunnen worden aangeduid voor de realisatie van de ontbrekende schakels in de weginfrastructuur. Ook het aanduiden van prioriteiten voor de aanleg van fietspaden moet worden verfijnd i.f.v. de fietsroutenetwerken die ondertussen opgemaakt werden.

Volgende stappen worden in dit kader gezet:

1. Verdere verfijning van de bestaande techniek voor behoefteanalyse;
2. Uitwerken en implementeren van nieuwe domeinen waarvoor de nood bestaat voor objectieve prioritisering (vb.: doorstroming openbaar vervoer...);
3. Implementeren van de resultaten van de behoefteanalyse voor de opmaak van het investeringsprogramma.

4.10.2 Uitbouwen van een intern beheersinformatiesysteem bij de VVM - De Lijn

Bij de VVM - De Lijn moet een transparant systeem van beheersinformatie worden opgezet volgens de moderne eisen die aan zo'n systeem worden gesteld. Het moet rekening houden met de diverse activiteiten en functies van de VVM - De Lijn en de diverse plaatsen waar en processen waarlangs ze worden verwezenlijkt.

In overleg met de verschillende belanghebbenden zal daarom in het najaar gestart worden met het definiëren van de gewenste beheersinformatie en rapporteringen.

4.10.3 Op punt stellen van behoeftenanalyse voor investeringen bij de VVM - De Lijn

Om ook bij investeringswerken bij de VVM - De Lijn het geld zo goed mogelijk te gebruiken, moet een methode van behoeftenanalyse op punt worden gesteld. Dat moet gebeuren naar analogie met de behoeftenanalyse voor de weginfrastructuur.

Volgens projectstappen zijn binnen deze legislatuur voorzien:

1. Analyse van de bestaande behoefteanalyse technieken
2. Onderzoek toepasbaarheid in het investeringsbeleid van De Lijn
3. Opstellen van een voorstel van methodiek
4. Definitief ontwerp op basis waarvan een meerjarenbegroting kan opgesteld worden.

4.10.4 Uitbouwen van meer integrale effectrapportering en maatschappelijke afweging

Beleidsbeslissingen met vergaande budgettaire gevolgen moeten aan een zo ruim mogelijke afweging worden onderworpen. Deze afweging overstijgt de klassieke milieu-effectrapportering of de kosten-batenanalyse. Ze neigt eerder naar een globale of maatschappelijke impactanalyse. Alle onderdelen van de verplaatsingsketen worden hierbij betrokken. De afweging gebeurt voor de verschillende modi.

Een meer integrale effectrapportering wordt momenteel toegepast binnen de "Maatschappelijke Impactstudie voor de ontsluiting van de kusthavens" en op het mobiliteitsplan Vlaanderen via de "strategische mer" (beleidsmer). De meerwaarde voor het beleid van beide effectrapporteringen dient vervolgens geëvalueerd te worden alvorens te komen tot een veralgemeende aanwending van dit instrument.

4.11 Kritische succesfactor 10: Voldoende middelen en sturende instrumenten om het beleid te realiseren

De laatste kritische succesfactor die in de beleidsnota werd aangehaald heeft betrekking op “middelen” en “instrumenten”. Mobiliteitsbeleid is helaas geen zeilboot, die van wind alleen vooruitgaat. Het gaat trouwens niet alleen om geld, maar ook om mensen en werkinstrumenten.

Zoals eerder al vermeld, zijn in het verleden zijn investeringen in infrastructuur en vooral in alternatieve vervoermiddelen al te vaak uitgebleven. Daarom boksen we nu op tegen een ernstige achterstand. Die achterstand wegwerken zou in gelijkblijvende omstandigheden al een hele klus zijn. Met de verwachte mobiliteitsgroei vergt dat - willen we vermijden dat de zaak verder uit de hand loopt - zeker omvangrijke investeringen. Daarom moeten extra financiële middelen worden vrijgemaakt. Ook alternatieve financieringssystemen moeten, waar aangewezen, extra ruimte kunnen bieden.

Ook in mensen, die het mobiliteitsbeleid moeten waarmaken, moet worden geïnvesteerd. De personeelskaders moeten aan de ambitieuze taakstelling worden aangepast. Een gerichte opleiding moet het personeel voor zijn taken wapenen. Het personeel moet bovendien over de goeie werkinstrumenten kunnen beschikken. Een goed gestuurd beleid veronderstelt degelijke instrumenten voor analyse, handhaving en bijstelling.

Ten aanzien van deze kritische succesfactor werden vijf strategische projecten geformuleerd:

4.11.1 Onderzoeken van de mogelijkheden tot publiek - private samenwerking

De overheid heeft niet genoeg geld om op haar eentje belangrijke werken en onderhoudsactiviteiten te kunnen uitvoeren. Daarom moet gestreefd worden naar vormen van publiek - private samenwerking. Die moeten op een gepaste manier worden voorbereid en georganiseerd. De vorm van die samenwerking moet in functie staan van de aard van het project of van de dienst die men wil uitbesteden.

In dit kader werden diverse studies uitgevoerd waarvan sommige betrekking hebben op de inventarisatie van mogelijke projecten die in aanmerking komen voor PPS maar ook deze die tot doel hebben het juridisch financiële kader te schetsen. Ook werden de structuren uitgewerkt om PPS te implementeren. In dit kader verwijzen wij naar de VPM die tot doel heeft het realiseren van projecten inzake publiek-private samenwerking voor alle bevoegdheidsdomeinen door middel van gespecialiseerde dochterondernemingen.

4.11.2 Ontwikkelen van een intern informatiesysteem

Er moet een intern informatiesysteem komen dat de administraties en de VOI's steun biedt bij hun beleidsvoorbereidende en -uitvoerende taken. Voortdurend moeten gegevens worden verzameld over, onder meer, de mobiliteitsvraag en het verplaatsingsgedrag. Die gegevens moeten zo doorzichtig mogelijk via databanken ter beschikking worden gesteld. Hierbij is samenwerking tussen alle betrokken instanties nodig.

Gedurende de afgelopen jaren werd het MobiliteitsGIS ontwikkeld. Het MobiliteitsGIS is een Geografisch Informatie Systeem dat toelaat om gegevens over de gewestwegen te visualiseren, te karteren en te analyseren (staat van de weg, letselongevallen, infrastructuur, verkeersintensiteit). In het afgelopen jaar is vooral aandacht besteed aan instrumenten voor de onderhoud van het MobiliteitsGIS, en aan het ontwikkelen van een gebruiksvriendelijke software voor het aanmaken van the-

matische kaarten i.v.m. de gewestwegen. In de volgende jaren zal aandacht voor-
namelijk gaan naar drie zaken:

- Ten eerste, het integreren van een impactmodule voor geluid (raming geluidsniveau's en geluidshinder ten gevolge van verkeer op gewestwegen).
- Ten tweede, het naadloos integreren van het MobiliteitsGIS en meer beschrijvende databanken.
- Ten derde, het uitbreiden van het MobiliteitsGIS naar andere modi, met name naar het O.V. (trein en aanbod van De Lijn), en de waterwegen.

4.11.3 Ontwikkelen van een mobiliteitsmonitoringsysteem

Een monitoringsysteem inzake mobiliteit moet worden opgebouwd. De indicatoren, opgesomd in het Strategisch Plan 'Mobiliteit en Openbare Werken' moeten worden geoperationaliseerd, over hun verloop moet worden gerapporteerd.

Om tot een mobiliteitsmonitoringssysteem te komen werd gestart met het definiëren van de indicatorset in functie van de beleidseffecten opgesomd in het strategisch plan "Mobiliteit en Openbare Werken" - niveau strategische doelstellingen. Een nul meting zal worden uitgevoerd. Gelijktijdig wordt onderzocht in hoeverre prognose mogelijk zijn op niveau van deze indicator en dit voor de verschillende mobiliteitsscenario's (trendbeleid/duurzaam scenario) ontwikkeld in het kader van het ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen. Op een analoge manier wordt invulling gegeven aan de set van indicatoren op niveau van de kritische succesfactoren en de toetsing van de consistentie met de indicatorset op niveau van de strategische doelstellingen.

Eens de indicatoren zijn vastgesteld kan overgegaan worden tot de aanmaak van een datasysteem (algemene structuur en ontwerp fysische databank) voor de berekening ervan. Parallel hiermee worden de databehoeften in kaart gebracht. Deze stappen laatste stappen hangen nauw samen met het strategisch project nr. 10.2 "ontwikkeling van een intern informatiesysteem" (zie 4.11.2).

4.11.4 Het personeelskader aanpassen aan de taakstellingen

Als taakstellingen verschuiven en behoeften wijzigen, moet het personeelskader daaraan soepel kunnen worden aangepast. Daarom moet de interne mobiliteit van het ambtenarenkorps vergroten. Nieuwe aanwervingen waarmee aan behoeften aan specifieke deskundigheid wordt voldaan, moeten tot de mogelijkheden behoren.

Een eerste probleem inzake personeel stelt zich ten aanzien van de uitvoering van het strategisch project nr. 2.9 "Structureel onderhoud waterwegen" (zie 4.10.2) waar dringend nood aan bijkomend personeel voor het uitvoeren van de inspecties en voor het opmaken van de bestekken.

Een tweede probleem dat reeds eerder werd gesignaleerd hield verband met het strategisch project nr. 2.11 "Invoeren van minimale dienstverlening op centrale assen in het waterwegennetwerk" (zie 4.3.12). Een van de voorwaarden om dit project tot een goed einde te brengen is het beschikken over voldoende personeel.

4.11.5 Opleiding en vorming

Er is in Vlaanderen dringend behoefte aan een dagopleiding Verkeer en Vervoer zowel op hogeschoolniveau als universitair niveau. Op universitair niveau start in januari 2000 een postacademische opleiding verkeerskunde. De Vlaamse Stichting Verkeerskunde stelt een budget ter beschikking voor het uitschrijven van een curriculum op hogeschoolniveau. Vanaf 2002 is het dan mogelijk, na opheffing van het moratorium in kader van decreet X en na goedkeuring door Onderwijs, om te starten met een meerjarige dagopleiding in het hoger onderwijs buiten de universiteit.

4.11.5.a dagopleiding op hogeschoolniveau

1. Het uitschrijven van een curriculum waarin de inhoudelijke structuur van de nieuwe opleiding wordt bepaald evenals de pedagogische basisconcepten (probleem-gestuurd en studentgericht karakter van het hoger onderwijs). Dit curriculum dient van meet af geïntegreerd te zijn in Europees verband (Bologna-verklaring). Deze verklaring houdt de afspraak in om het onderscheid tussen hogescholen en universiteiten te verminderen. Zowel de hogescholen als de universiteiten evolueren volgens de Bolognaverklaring naar twee cycli van respectievelijk drie en twee jaar. Deze fase is afgerond.
2. Voor de organisatie van de opleiding wordt beroep gedaan op een consortium van 4 onderwijsinstellingen, namelijk de N.H.T.V. te Tilburg, het LUC, de PHL en de HSV te Diepenbeek. Deze onderwijsinstellingen hebben o.a. hiertoe een samenwerkingsakkoord afgesloten. Het merendeel van de studenten die zich in het najaar 2001 hebben aangediend volgen reeds de bestaande opleiding in Tilburg.
3. In het najaar 2001 en het voorjaar 2002 worden de vakinhouden verder gedefinieerd en gedetailleerd, opdrachten/projecten worden voorbereid, de nieuwe en bestaande opleidingsonderdelen worden geïntegreerd in bestaande departementen, het modulair opbouwen van de pakketen wordt vastgelegd en opties, keuze modules en stages worden voorbereid. Ook het zoeken van geschikte (gast)-docenten behoort tot deze fase. Dit alles verloopt in een gezamenlijk curriculum-commissie.
4. De promotie voor de dagschool verkeerskunde is voorzien voor de periode 2001-2002. Met de organisatie van de opleiding (eerste jaar) wordt gestart in 2002. Gelijktijdig worden de andere jaren uitgebouwd. In zijn opstartfase zal het project herhaaldelijk worden geëvalueerd en wordt het curriculum waar nodig bijgestuurd.

4.11.5.b dagopleiding op universitair niveau

De bestaande postacademische opleiding moet ten laatste vanaf 2003, conform de inhoudelijke en organisatorische vereisten van een reguliere universitaire opleiding, worden georganiseerd.

Volgende deelacties dienen te worden uitgevoerd:

1. Definieren van de gewenste inhoud en organisatie van de opleiding. Dit gebeurt op basis van een evaluatie en bijsturing van de bestaande opleiding en na analyse van de bestaande opleidingen, modules en individuele cursussen binnen de verschillende universiteiten;
2. Doorlichting financiële leefbaarheid van de opleiding binnen de universitaire structuren en onderhandelingen met potentiële structurele financierders;
3. Verzorging (interactieve) communicatiemiddelen in functie van de universitaire dagopleiding verkeerskunde.

4.11.5.c Verkeers- en mobiliteitsinformatie in het basis- en secundair onderwijs

Verkeers- en mobiliteitseducatie is zonder twijfel een belangrijke taak. Wie vandaag de jongeren sensibiliseert voor een verantwoorde vervoerskeuze en een correct verkeersgedrag, legt de basis voor een duurzame mobiliteitsontwikkeling.

Vanaf 2001 worden volgende initiatieven gepland:

1. Oprichten van een informatie- en steunpunt waar men terecht kan voor alle informatie, documentatie betreffende verkeers- en mobiliteitseducatie.

2. Het ontwikkelen van een website waar alle geïnteresseerden alle recente en actuele informatie kunnen raadplegen over verkeers- en mobiliteitseducatie
3. Project verkeersvriendelijke school. Een sensibiliserende en evaluerende actie waarbij aan scholen die ernstige inspanningen doen op het vlak van verkeersveiligheid, verkeers- en mobiliteitseducatie een kwaliteitslabel wordt toegekend. In de periode 2000-2004 worden eveneens afzonderlijke pakketten opgesteld voor kleuteronderwijs, lager onderwijs en secundair onderwijs:

Kleuteronderwijs

Op basis van de reeds ontwikkelde didactiek wordt een concrete wegwijzer voor de leraren uitgeschreven, gesteund op de principes 'van de klas de straat op' en 'van de auto gewoon te voet'. Daartoe worden verschillende pakketten, projecten en didactische middelen ontwikkeld.

Lager onderwijs

Op basis van de reeds ontwikkelde didactiek worden de aangepaste leermiddelen ontworpen, gesteund op de principes 'van de klas de straat op' en 'van de auto gewoon te voet, op de fiets of met de bus'.

Wellicht zullen nog andere middelen nodig zijn om te kunnen inspelen op de nieuwe vraag en de maatschappelijke evolutie m.a.w. de opsomming is niet limitatief.

Secundair onderwijs

Het uitschrijven en uittesten van de krachtlijnen voor verkeers- en mobiliteitseducatie in het secundair onderwijs op basis van de goedgekeurde eindtermen. Integratie van verkeers- en mobiliteitseducatie in het schoolwerkplan.

Wellicht zullen ook hier nog andere middelen nodig zijn.

Voor alle onderwijsniveau's

Het ontwikkelen van allerhande informatieve middelen en sensibiliserende acties.

5 GERAAMDE EVOLUTIE T.A.V. DE GESTELDE BELEIDSDOELEN

5.1 Het vrijwaren van de bereikbaarheid van economische knooppunten en poorten en het oplossen van de knelpunten die zich voornamelijk tijdens de spits op de verschillende netwerken voordoen

5.1.1 Recente ontwikkelingen

Havens

De havens van Antwerpen, Gent, Zeebrugge, Oostende, Rotterdam, Amsterdam, Hamburg, Bremen, Duinkerke en Le Havre vormen samen de Le Havre-Hamburg-range. Samen realiseerden deze 10 havens in 1999 een overslag van 738,9 miljoen ton. Het aandeel van de Vlaamse havens bedraagt hierin gemiddeld 24%.

Voor 1999 kwam dit in absolute cijfers neer op 178 miljoen ton goederen. De Vlaamse havens komen hiermee op de tweede plaats na de Nederlandse havens die veruit de belangrijkste blijven en 46 à 47% van de verhandelde goederen voor hun rekening nemen.

De verdeling van de trafiek over de Vlaamse havens is als volgt:

- Ongeveer 65% van de goederen die in Vlaamse havens worden overgeslagen komt voor rekening van de haven van Antwerpen. Doorheen de jaren wordt een stijgende trend waargenomen. In 1999 verhandelde de Antwerpse haven 116 miljoen ton goederen. Na twee jaar van uitzonderlijke groei moest de Antwerpse haven in 1999 vrede nemen met een daling van 3,5%. In 2000 tekende zich terug een toename af met 12%.
- Ongeveer 20% van de goederen wordt verhandeld in de haven van Zeebrugge. Doorheen de jaren kent deze haven een licht stijgende tendens. In 1999 werden 35 miljoen ton goederen verhandeld, een stijging met 6,5% ten opzichte van 1998. In 2000 bleef de stijging beperkt tot 0,4%. Ongeveer 39% van de passagierstrafiek komt voor rekening van de haven van Zeebrugge. Trendmatig kent de passagierstrafiek een sterk dalend verloop. De laatste jaren lijkt de passagierstrafiek zich enigszins te stabiliseren.
- Ongeveer 13% van de goederen wordt verhandeld in de haven van Gent. Doorheen de jaren blijft de goederentrafiek stabiel en schommelt om en bij de 24 miljoen ton. In 1999 steeg de trafiek met 1,2%. In 2000 bleef de goederentrafiek stabiel op het niveau van 1999.
- Ongeveer 2% van de goederen wordt verhandeld in de haven van Oostende. De trend is licht dalend. In 1999 werden 3 miljoen ton goederen verhandeld, een daling met 21% ten opzichte van 1998. De reorganisatie van de ro/ro-diensten op Groot-Brittannië is hieraan zeker niet vreemd. De roll-on en roll-off trafiek liep terug met ruim een derde. In 2000 werd een toename van het totale goederentrafiek genoteerd met 1,2 miljoen ton. Voor de passagierstrafiek blijft Oostende de grootste haven en neemt 60% van deze trafiek voor haar rekening. Globaal genomen is ook hier sprake van een sterk dalende trend.

De toenemende containerisatie is een tendens die in min of meerdere mate wordt vastgesteld in alle Vlaamse havens. Dit heeft impact op de infrastructurele behoeften, zowel in de havengebieden als op de maritieme toegang. Teneinde een eenvormig beleid te kunnen voeren op de maritieme toegang werd een organieke hervorming, beslist door de V.R. doorgevoerd (de oprichting van één afdeling "Maritieme toegang").

Weg

Het wegverkeer nam de laatste jaren enorm toe, wat resulteert in een toename van de files en in minder vlot verkeer. Tussen 1990 en 1999 groeide het verkeer op de autosnelwegen met 35,5%, op de gewestwegen met 24%. Tussen 1999 en 2000 nam het verkeer op de gewestwegen nog slechts toe tot 0,5%, op de autosnelwegen met 1,7%, terwijl het motorvoertuigenpark toenam met 2,6% en het B.B.P. met 4,5%.

Het meten van de file-uren in Vlaanderen is nog maar pas opgestart. De methodologie hiervan wordt nog verder verfijnd en het is nog te vroeg om reeds een uitspraak te doen over de evolutie van de file-uren in Vlaanderen.

Bus

In 2000 verwelkomde de VVM De Lijn ongeveer 240 miljoen reizigers. De ingezette trend naar meer reizigers bij het openbaar vervoer zette zich verder door. Dat succes is te danken aan nieuwe initiatieven zoals de verruiming van het vervoersaanbod via de mobiliteitsconvenanten en het gratis openbaar vervoer voor 65-plussers.

Ook de "Buzzy Pazz" leidt op dit ogenblik tot een sterk toegenomen verkoop. T.a.v. een gelijkaardige periode vorig jaar liggen de verkoopscijfers 38% hoger.

Sinds 1995 kent ook het aantal afgelegde kilometers een stijgend verloop.

Spoor

Ook het aantal treinreizigers is voor het derde opeenvolgende jaar lichtjes gestegen.

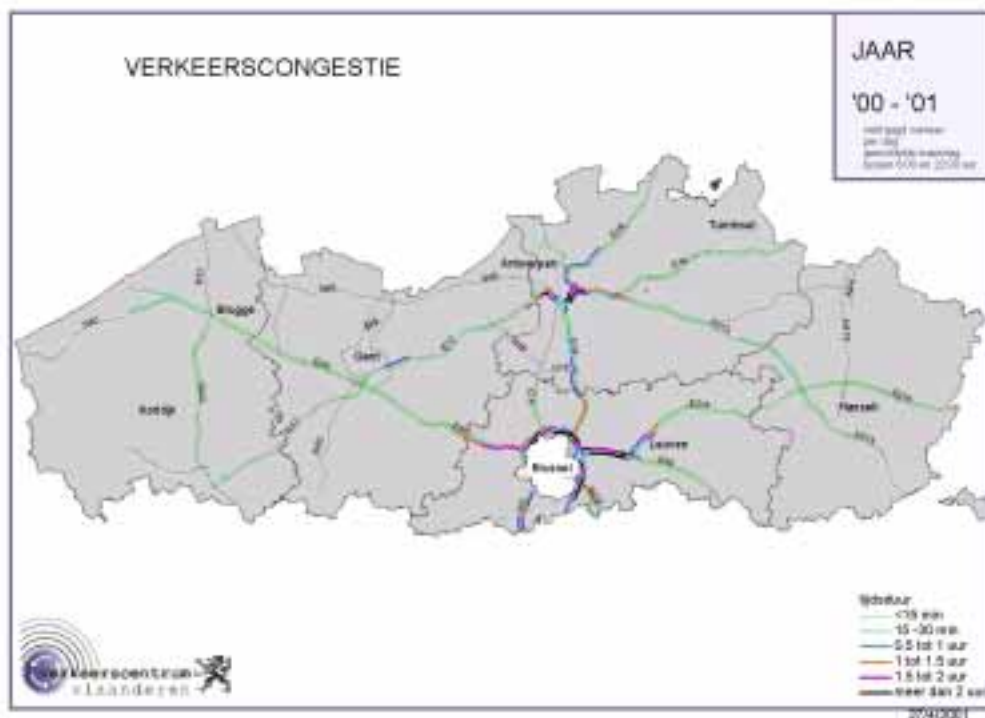
Het goederentransport per spoor evolueerde in 1999 minder gunstig. De NMBS vervoerde om conjuncturele redenen 2,5% minder goederen dan het jaar voordien.

Water

De Belgische goederentrafiek over het water is sinds 1990 met 7% gestegen en bedroeg in 1997 107 miljoen duizend ton. Ook het aantal tonkilometers neemt toe sinds begin jaren negentig en bedroeg in 1997 6 miljoen. In 2000 werd een toename van 10% vastgesteld.

Samengevat: De ontwikkeling van de verkeersvolumes gaat steeds meer in de gewenste richting.

FIGUUR 1 WAARGENOMEN VERKEERSCONGESTIE OP HET HOOFDWEGENNETHET IN VLAANDEREN, UITGEDRUKT IN HET AANTAL MINUTEN VERTRAAGD VERKEER PER GEMIDDELDE WEEKDAG IN 2000 TUSSEN 6 EN 22 UUR



BRON: VLAAMS VERKEERSCENTRUM, ANTWERPEN, 2001

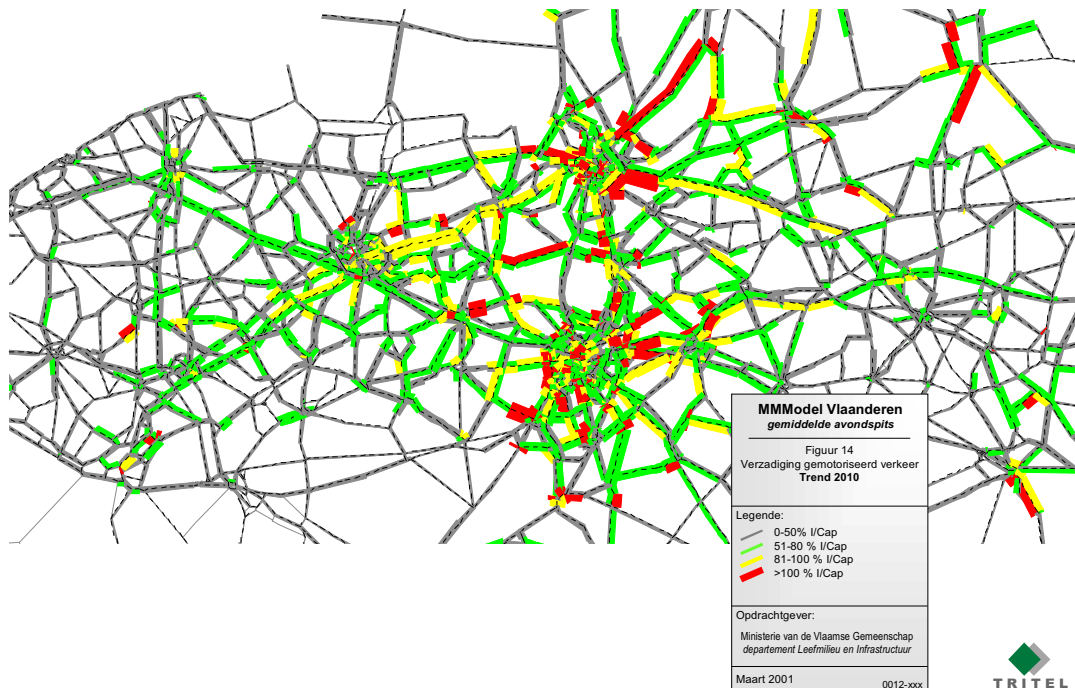
Figuur 1 toont de gemeten verkeerscongestie in Vlaanderen. Vooral de ringwegen rond Antwerpen en Brussel, en de verbindingen tussen de grootstedelijke gebieden in de Ruit hebben te maken met veel vertraagd personen- en vrachtverkeer. Het totaal aantal verliesuren op het hoofdwegennet rond Brussel werd in 2000 becijferd op 3 miljoen uur. Dit is 7,31 % van het totaal aantal uren dat op dit deel van het hoofdwegennet werd gereden in 2000 (41 miljoen uur). Op het hoofdwegennet rond Antwerpen ging het in 2000 om 1,2 miljoen verliesuren of 4,51% van het totaal aantal autouren (26,8 miljoen).

5.1.2 Trendmatige ontwikkelingen op lange termijn

5.1.2.a Trendmatige ontwikkeling

De drukte op het hoofdwegennet in de avondspits zal bij een trendmatige ontwikkeling verder toenemen naar 2010 toe. De afgelegde kilometers met personenauto's groeien met 40%⁶. Deze groei ligt veel hoger dan de extra capaciteit die in die periode volgens het huidige beleid op het hoofdwegennet⁷ zal worden gerealiseerd.

FIGUUR 2 VERHOUDING TUSSEN DE INTENSITEIT EN DE CAPACITEIT OP HET WEGENNET IN VLAANDEREN IN 2010, UITGAANDE VAN EEN TRENDMATIGE ONTWIKKELING

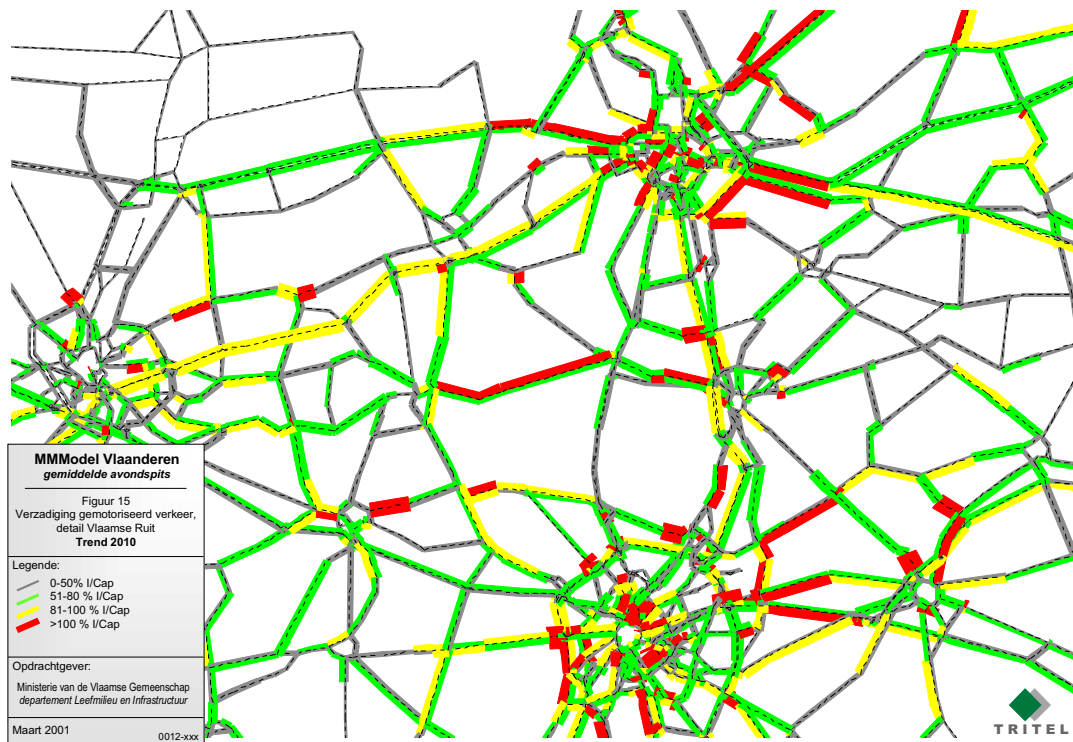


BRON: MMM PERSONEN TRENDSCENARIO 2010

⁶ 40% groei op het hoofdwegennet in de periode 1998-2010. Bron: MMM Personen, trendscenario (zie ook nota in bijlage)

⁷ Alle dragende maatregelen over de infrastructuur zijn meegenomen in het trendscenario. In het duurzaam scenario wordt 10% extra capaciteit voorzien door een vergroting van de efficiëntie van het gebruik van de netwerken door telematica.

FIGUUR 3 VERHOUDING TUSSEN DE INTENSITEIT EN DE CAPACITEIT OP HET WEGENNET IN DE VLAAMSE RUIT IN 2010, UITGAANDE VAN EEN TRENDMATIGE ONTWIKKELING



BRON: MMM PERSONEN TRENDSCENARIO 2010

In 2010 zal bij een trendmatige ontwikkeling het aantal knelpunten in het netwerk zijn toegenomen (Figuur 2), vooral binnen de Vlaamse Ruit (

Figuur 3). De reistijden per auto zullen toenemen met 25% (bovengewestelijk) tot 29% (gewestelijk) ten opzichte van 1998.

Trendmatig zal het totaal aantal verplaatsingen tijdens de spits in 2010 toenemen met 9% (wordt 1.465.500). De samenstelling ervan volgens motief blijft ongewijzigd t.a.v. 1998: 40% woonwerk; 11% woonschool en 49% overige. De gemiddelde stijging is sterk gedifferentieerd naar de verschillende niveaus. De lokale verplaatsingen zijn niet toegenomen, en hun aandeel is gedaald met 8%, deze van en naar kernen in het buitengebied zijn 11% gestegen, maar hun aandeel is slechts met 3% toegenomen. Het aantal verplaatsingen op bovengewestelijk niveau, is met 44% toegenomen, hun totaal aandeel wordt 2,4% i.p.v. 1,8%.

De verdeling over de verschillend vervoerswijzen is nagenoeg ongewijzigd: 70% van de personen verplaatsingen blijven per auto, maar door de daling van de bezettingsgraad tot gemiddeld 1,21 is het aantal auto's wel met 19% toegenomen tot 850.000.. Het marktaandeel van de auto blijft op de verschillende niveaus nagenoeg ongewijzigd, maar klimt toch van 56% naar 59% op bovengewestelijk niveau.

Het OV wint 1% (wordt 16%) ten nadele van de fiets: wordt 14%. Zoals in de huidige situatie, blijft het grootste deel van de OV verplaatsingen terug te vinden op lokaal niveau, maar dit daalt toch van 31% naar 27% en op bovenlokaal niveau (47%). Het marktaandeel blijft er aan de lage kant (10 en 13%). Het OV verliest marktaandeel op het bovengewestelijk niveau (daalt van 44% naar 41%), het stijgt licht op gewestelijk niveau (van 31% naar 33%) en blijft stabiel (20%) op regionaal niveau.

Besluit

Uit de analyse van het Trend 2010 scenario blijkt een rampzalige situatie tav 'Bereikbaarheid'. Het gekende probleem van wegen congestie in de omgeving van de grootstedelijke gebieden (vooral Antwerpen en Brussel) verergert en alle stijgingen van 'auto tijden' zullen cumuleren in een aanzienlijke stijging van het aantal verlies uren t.o.v. de huidige situatie.

Belangrijkste oorzaken zijn:

- De groei met 9% van het totaal aantal verplaatsingen wordt dominant gegeneerd door de aannames ivm economische groei (2%) per jaar, toename van het aantal arbeidsplaatsen en concentratie van deze groei in de grote polen volgens de geest van het RSV, zonder mee volgende groei van de beroepsbevolking in hetzelfde gebied. Een treffend voorbeeld hiervan is het groot stedelijk gebied Antwerpen. Tussen 1998 en 2010 wordt een groei met 19% van het aantal arbeidsplaatsen aangenomen. De bevolking en beroepsbevolking in dit gebied neemt nauwelijks toe (1%). Dit heeft tot gevolg dat het manco of verschil tussen aantal arbeidsplaatsen en beroepsbevolking verdubbelt. Uit de simulatie blijkt dat dit aanleiding geeft tot een toename van 52% van het aantal verplaatsingen in het avondspitsuur vertrekkend uit dit gebied. De som van deze concentraties wordt op niveau Vlaanderen uitgevlakt tot gemiddeld 9%. Hetzelfde basismechanisme verklaart de extra toename van het aantal afgelegde kilometers (gemiddelde stijging van 18%): er zijn niet enkel 9% meer verplaatsingen, maar zij worden ook gemiddeld 9% langer o.a. door uitbreiding van het rekrutingsgebied voor beroepsbevolking.
- De verantwoordelijkheid hiervoor zit stricto-senso buiten het beleidsdomein 'mobiliteit', maar elke trend volgende verbetering van het transportsysteem ondersteunt dit mechanisme en neutraliseert de verbetering (negatieve spiraal).
- De trendvolgende aanname van een dalende bezettingsgraad in het spitsuur (van 1,32 naar 1,21) bevat een intrinsieke toename met 8% van het aantal auto's bij een gelijkblijvend aantal auto personen verplaatsingen. Dit resulteert samen met de toename van het aantal verplaatsingen en het langer worden ervan in een stijging met gemiddeld 32% van het aantal autokilometer (40% op de hoofdwegen in de Vlaamse ruit). Voor het voorbeeld van het GSG Antwerpen resulteert dit in totaal in 60% meer uitgaande auto's in het avondspitsuur.
- In mindere mate is het maar gedeeltelijk beter scoren van het OV, door het niet consistent uitbouwen van de kwaliteit en een halfslachtige ondersteuning in prijsbeleid, hier ook een minpunt.
- Ook de evolutie van het vrachtverkeer over de weg resulteert in een toename van het vrachtverkeer met 35% op de hoofdwegen in de Vlaamse ruit.

Het ingezette beleid (verschuiven van de vraag, realiseren van strategische projecten, verbeteren van de ontsluiting van stedelijke gebieden voor fietsers en voetgangers, OV, zowel spoor als stads- en streekvervoer, occasionele bedrijfsvervoersplannen, beperkte flexibilisering, enz...) heeft de mobiliteitsontwikkeling reeds in de gewenste richting laten kantelen, maar aanscherping en versnelling van het beleid blijft noodzakelijk om de doelstellingen op termijn te bereiken.

5.2 Het garanderen van toegankelijkheid tot zowel vervoerssystemen in zijn geheel als tot de individuele of collectieve vervoermiddelen om zo tot een sociaal duurzame mobiliteit te komen

Het belang van mobiliteit voor de burgers gaat verder dan uitsluitend de economische dimensie. Voor de maatschappelijke en sociale ontplooiing is een goede bereikbaarheid van groot belang om aan allerlei activiteiten te kunnen deelnemen. Denk aan opleiding, het afleggen en ontvangen van bezoek, winkelen, medische verzorging, recreëren, ect. Dit geldt niet alleen voor de autobezitters maar voor alle bevolkingsgroepen. Het vervullen van de vervoersbehoeften zal steeds meer inspanningen vragen:

- Ten eerste omwille van de toename van het vervoersvolume en de steeds hogere en diversere eisen die aan het vervoerssysteem worden gesteld;
- Ten tweede vanwege de groeiende zorg over de negatieve effecten die samenhangen met een ongebreidelde groei van het verkeer;
- Ten derde vanwege de vrees dat de kosten en baten van deze ontwikkelingen steeds minder gelijkmatig door de samenleving worden gedeeld;

Vanuit sociaal oogpunt staat het mobiliteitsbeleid dan ook voor de uitdaging om niet alleen een tweedeling tussen mobiele en immobiele te voorkomen, maar ook de problemen op vlak van de verkeersonveiligheid en de verkeersleefbaarheid onder controle te krijgen.

Een tweede doelstelling voor het mobiliteitsbeleid in Vlaanderen is het faciliteren van de verplaatsingsbehoefte. Streefdoel hierbij is een zo groot mogelijke "toegang" tot de mobiliteit. Hiermee bedoelen we zowel de "toegang" tot het vervoerssysteem in zijn geheel als tot de individuele of collectieve vervoermiddelen op zich. Omdat mobiliteit zich in de toekomst niet uitsluitend laat vertalen in fysieke verplaatsingen wordt ook de toegang tot de informatie- en communicatienetwerken als belangrijke component mee genomen in het streven naar een vanuit sociaal oogpunt duurzame ontwikkeling van de mobiliteit.

Momenteel is deze toegang tot de mobiliteit erg ongelijkmatig verdeeld over de verschillende groepen van de samenleving. Het streven naar een sociaal duurzame mobiliteit impliceert dan ook een herverdeling van de mobiliteit. Streefdoel hierbij is het garanderen van de mobiliteit voor iedereen, ook voor mensen die geen auto bezitten of mogen/kunnen besturen, zodat vervoersarmoede niet of nauwelijks meer bestaat (of tenminste waar armoede geen vervoersarmoede impliceert) en de vervoersongelijkheden tussen de verschillende maatschappelijke groepen tot een aanvaardbaar niveau zijn teruggebracht. Voorwaarde hierbij is wel dat de tijdsdruk niet verder toeneemt, zeker voor deze groepen die nu reeds met tijdsdruk problemen te kampen hebben.

Ook de concretisering van deze doelstelling overstijgt de bevoegdheid van het Vlaamse Gewest maar ook deze van het transportbeleid op zich.

Zo zal de ruimtelijke ordening er zorg voor dienen te dragen dat nieuw ingeplante diensten of activiteiten bereikbaar zijn via het openbaar vervoer of collectieve systemen. Binnen het stedelijk beleid dient de sociale veiligheid de nodige beleidsaandacht te krijgen zodat tegen 2010 de problemen in verband met (sociale) veiligheid bij het openbaar vervoer en het fiets- en voetgangersverkeer zijn weggewerkt. Het is een noodzakelijke voorwaarde voor een veilig gebruik van deze vervoermiddelen maar ook voor de valorisatie van deze investeringen. Van het fiscale beleid wordt verwacht dat de negatieve (sociale) consequenties van een inperking van de automobilititeit (voorwaarde tot een duurzame samenleving) noch op korte noch op lange termijn leiden tot een onevenredig afwentelen van de kosten op automobilisten uit

de lagere inkomensgroepen. Van het sociaal beleid wordt verwacht dat dit de gelijke kansen voor personen met een handicap veilig stellen.

Voor het uitzetten van de krachtlijnen van het toekomstig mobiliteitsbeleid is niet alleen een goed inzicht in de huidige situatie maar ook in de toekomstige ontwikkeling van de mobiliteitsbehoefte nodig. Daarvoor is het belangrijk te weten hoe demografische evoluties, (her)structureringsprocessen en consumptieprocessen zich op langere termijn zullen gaan ontwikkelen en wat de implicaties hiervan zullen zijn voor een aantal (sub)categorieën die nu reeds als nadrukkelijk kwetsbaar werden omschreven in termen van toegankelijkheid.

Zo mag bijvoorbeeld op basis van de demografische ontwikkeling verwacht worden dat het aantal kwetsbare groepen in de samenleving verder zal toenemen. Het aandeel van 60+-ers stijgt immers van 22 % in 1998 tot 25 % in 2010. Vooral het aantal hoogbejaarden neemt hierbij sterk toe. Dit maakt dat de groep van mensen die mogelijk te maken krijgt met functionele beperkingen met 3 % zal stijgen. Het aandeel van de kinderen en jongeren (0-19 j.) loopt enigszins terug van 23 % tot 21 %.

Als gevolg van de demografische evolutie zal ook het aantal één- en tweepersoons-huishoudens sterk gaan groeien (respectievelijk 10 en 12 %). Wat de procentuele verdeling van de huishoudens over de verschillende inkomensklassen betreft, zal afhankelijk van het aangenomen scenario, het aandeel van de huishoudens met een laag inkomen dalen of ongewijzigd blijven. Wel wordt aangenomen dat de sociale ongelijkheid zal toenemen maar sociale correcties blijven werkzaam zodat ook achterblijvers kunnen participeren in de algemene welvaartsstijging. Spanningen tussen ouderen en jongeren zijn niet uit te sluiten ingevolge de financiële scheef-trekkingen tussen de generaties in het voordeel van ouderen. De sociale kloof tussen één- en tweeverdienersgezinnen wordt groter en een breuklijn tussen hoger geschoolden en laaggeschoolden ontwikkelt zich. De armoede (5 %) en de bestaansonzekerheid (17 %) blijven op hun niveau gehandhaafd. Kwetsbare groepen in de samenleving blijven éénverdienersgezinnen en laaggeschoolden.

Maar zoals eerder reeds gesteld zijn niet alleen financiële en leeftijdsgebonden beperkingen van invloed op de toegankelijkheid van vervoerssystemen en vervoermiddelen. Ook ongunstige externe omstandigheden op ruimtelijk vlak kunnen een bijkomende belemmering vormen voor de toegankelijkheid omdat zij vooral de automobilität stimuleren. Het feit of de problemen voor diegenen die over geen wagen kunnen of mogen beschikken er al dan niet groter op zullen worden is dus afhankelijk van de slagkracht van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen. Zoniet zal de toegenomen automobilität ervoor zorgen dat voetgangers en fietsers alsmaar meer in de verdrukking komen en het openbaar vervoer, door gebrek aan doorstroming, nog meer aan slagkracht verliest.

De toegenomen automobilität zorgt ook voor een veralgemening van het congestie-verschijnsel waardoor ook de reistijden verder zullen toenemen. Daardoor zal de tijdsdruk voor een aantal categorieën verder stijgen. Dit maakt dat vooral ouders met kinderen nog meer dan nu onder een grote verplaatsingsdwang en tijdsdruk komen te staan ten gevolge van de gecombineerde zorg voor kinderen en inkomen. Het minimaliseren van hun verplaatsingsbehoefte door het opzoeken van de stad met zijn ruimtelijke nabijheid is hierbij niet evident. Juist deze categorie van gezinnen verlaat dikwijls de stad omdat het stedelijk milieu onvoldoende tegemoet komt aan de specifieke huisvestings- en wooncriteria. Een ander kritisch probleem hierbij is de verdere ontwikkeling van de sociale onveiligheid. Hierover zijn weinig prognoses bekend. Wel is zeker dat wanneer de problemen, zoals ze zich nu aftekenen, zich in de toekomst versterkt voortzetten, dit de stedelijke leefkwaliteit bedreigt wordt. Dit zal ook in het nadeel spelen van het openbaar vervoer, het fiets- en voetgangersverkeer.

Tot slot zijn er ook de economische processen van globalisatie en schaalvergroting die zich in de toekomst verder doorzetten en zo aanleiding geven tot een verdere toename van de verplaatsingsafstand. De relaties tussen mensen en instituties zullen hierdoor niet alleen veelvuldiger, mondialer en diffuser worden maar ook een meer continu (24 uur per dag) karakter krijgen. Aangenomen mag worden dat zij in de toekomst vooral de vraag naar communicatie- en relatienetwerken zullen doen toenemen om vorm te geven aan deze beweeglijke, flexibele en veelal diffuse contacten. Ze versterkt de bestaande tweedeling tussen mobiele en immobiele.

Zowel in de gegeven situatie als rekening houdend met mogelijk geachte toekomstige ontwikkeling optreden vanuit het perspectief van een duurzame ontwikkeling van de mobiliteit een aantal problemen op, met name:

- Vervoersarmoede: ramingen wijzen erop dat in Vlaanderen (1 januari 2000) ongeveer 165.000 huishoudens of 321.000 personen in armoede leven. Omdat échte armen (zoals thuislozen) slechts gedeeltelijk in de cijfers voorkomen ligt het vermoedelijk aantal armen nog hoger⁸. Zoals reeds eerder gesteld zal ondanks de toenemende welvaart dit probleem van zowel de armoede als de bestaansonzekerheid gehandhaafd blijven op het bestaande niveau.
- Vervoersongelijkheid als gevolg van leeftijd, geslacht, inkomen...wat zich uitdrukt in een lagere verkeersdeelname van deze groepen
- Beperkte verplaatsingsautonomie van jonge kinderen, minder validen en senioren
- Hoge kwetsbaarheid (jongeren, jong volwassenen en bejaarden) in het verkeer
- Toenemende impact van verkeer en vervoer op het gezinsbudget van laagste inkomens

Tegenover dit probleem van “tekort” aan mobiliteit staat het probleem van diegenen die hun reistijden zien toenemen als gevolg van o.a. de toenemende verkeerscongestie maar ook toegenomen pendelafstanden. Voor hen is niet de verplaatsingsmogelijkheid op zich het probleem maar wel de tijdsrapte die dit met zich meebrengt en de eventuele gevolgen hiervan voor het activiteitsniveau. Mobiliteit verliest voor een deel zijn faciliterende functie en wordt een beperkende factor voor een gediversifieerd maatschappelijk leven.

Uit een onderzoek naar de tijdsbesteding in Vlaanderen blijkt dat de gemiddelde tijd die tijdens de week aan verplaatsingen wordt besteed 68 minuten bedraagt. Een belangrijk deel van deze tijd wordt besteed aan werkverplaatsingen. Gemiddeld bedroeg in 1999 de aan werk gerelateerde verplaatsingstijd tijdens de week ongeveer 46 minuten. In 1991 was dit nog 37 minuten, wat ten opzichte van 1981 een toename met 8 minuten betekende. Op 20 jaar tijd is de gemiddelde duur van de pendelverplaatsing met bijna 60 % toegenomen. Als deze trend zich doorzet zal tegen 2010 een gemiddelde woon-werkverplaatsing bijna 1 uur in beslag nemen.

Met het ingezet beleid (basismobiliteit, tariefmaatregelen t.a.v. doelgroepen, extra fietsvoorzieningen, convenants...) is alleszins lokaal reeds de vervoersongelijkheid gereduceerd.

Op korte termijn liggen de prioriteiten in het verzekeren van de basismobiliteit voor mensen zonder auto. Tegen 2005 wordt in overleg met de betrokkenen een normering uitgewerkt om de toegankelijkheid van openbare ruimten (pleinen, stations, haltes van het openbaar vervoer) en bussen te verhogen voor mensen met een

⁸ VRIND 2000, Vlaamse Regionale Indicatoren, Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, Afdeling Strategische Planning en Beleidsbeoordeling, p.133

handicap. De huidige vervoerssystemen (cfr. minder mobiele centrale, enz.) zullen dan zijn doorgelicht en aangepast aan de noden van de betrokken doelgroep zodat ook hier basismobiliteit is verzekerd. Vanaf 2005 wordt op een systematische wijze uitvoering gegeven aan het implementeren van de normen.

Voor het transportbeleid zelf liggen de belangrijkste uitdagingen op langere termijn (2010-2015) in het doorvoeren van vergaande aanpassingen aan het verkeers- en vervoerssysteem zodat voor de auto “volwaardige” vervoersalternatieven (openbaar vervoer, fiets- en voetgangersinfrastructuur) beschikbaar zijn. Volwaardig betekent dat deze vervoersalternatieven de vergelijking met de wagen doorstaan in termen van comfort, snelheid, service, veiligheid en prijs. Extra aandacht dient hierbij te gaan naar de toegankelijkheid ervan voor mensen met functionele beperkingen. Op lokaal niveau dienen alle maatschappelijk belangrijke diensten of activiteiten bereikbaar te zijn via openbaar of collectief vervoer of via fiets- en voetgangersinfrastructuur.

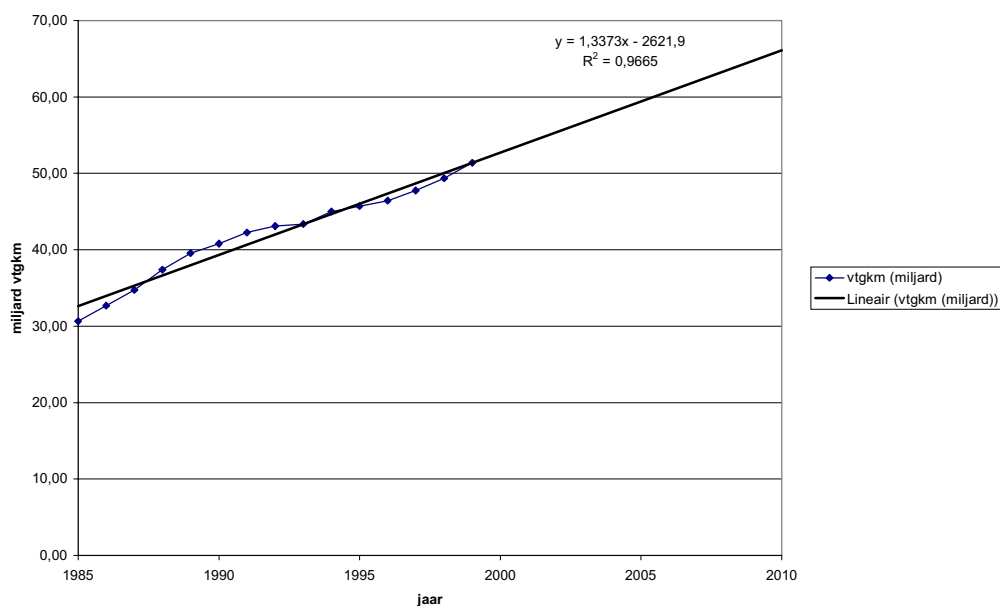
5.3 Het verzekeren van de verkeersveiligheid

In een aantal ons omringende landen beschikt men over min of meer betrouwbare prognoses over de te verwachten trendmatige ontwikkeling van de verkeersonveiligheid. Er zijn geen vergelijkbare (betrouwbare) prognoses voor Vlaanderen bekend. Hier wordt daarom volstaan met een ruwe, indicatieve raming van de te verwachten verkeersonveiligheid. Hierbij wordt aangesloten bij methodieken, zoals ze gehanteerd worden door de SWOV, de BAST en de EU.

Hierna wordt de ontwikkeling als een resultante van enerzijds een tot 2010 quasi lineair toenemende mobiliteit of expositie (uitgedrukt in voertuigkilometer) en anderzijds een exponentieel dalend risico. In beide gevallen wordt de ontwikkeling uit het verleden (vanaf 1985) doorgetrokken tot 2010.

In Figuur 4 en Figuur 5 zijn beide ontwikkelingen grafisch weergegeven.

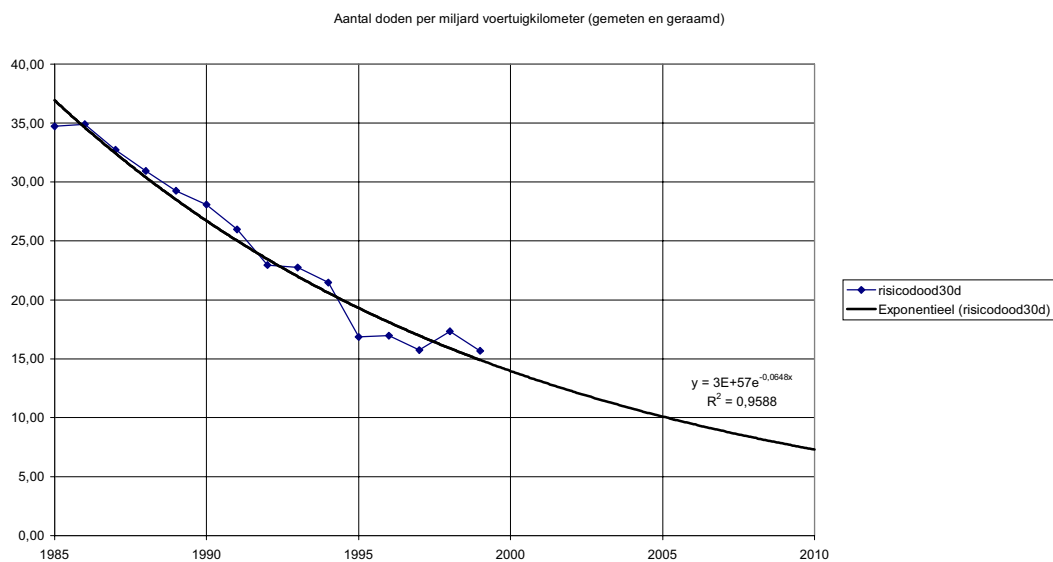
FIGUUR 4 VERWACHTE ONTWIKKELING VAN HET JAARLIJKSE VERKEERSVOLUME



BRON: MVI EN EIGEN PROGNOSE

De algemene groei die uit een lineaire doorzetting van de trend resulteert betekent een totale groei van de verkeersintensiteiten met meer dan 20% in 2005 t.o.v. 1998 en van meer dan 33% in 2010.

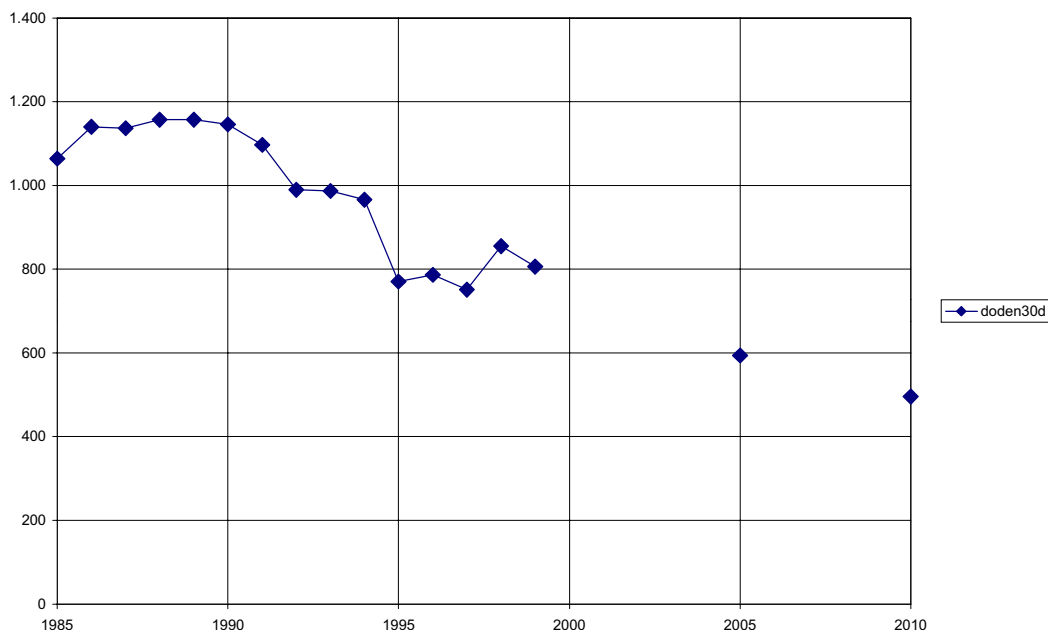
FIGUUR 5 TRENDMATIGE ONTWIKKELING VAN HET FATAAL RISICO (DODEN/MRD VTGKM)



BRON: MVI, NIS EN EIGEN PROGNOSE

De trendmatige groei van het fataal risico geeft ongeveer één derde minder dodelijk risico in 2005 en vrijwel een halvering van het fataal risico in 2010.

FIGUUR 6 TRENDMATIGE ONTWIKKELING VAN HET AANTAL DODELIJKE SLACHTOFFERS TOT 2010



BRON: NIS EN EIGEN PROGNOSE

Combinatie van beide ontwikkelingen geeft ± 600 doden in 2005 en ± 500 doden in 2010. Continuering van beleid en trendmatige verder zetten van algemene ontwikkeling zouden bijgevolg leiden tot een verdere daling met ongeveer 200 doden tegen 2005 en van 300 doden tegen 2010.

Op autosnelwegen en hun toegangscomplexen zou het fataal risico trendmatig dalen van 7,03 doden per miljard voertuigkilometer tot iets minder dan 4 doden per miljard voertuigkilometer in 2010. Omdat de verkeersintensiteiten er trendmatig evenwel toenemen van bijna 18 miljard vtgkm tot ongeveer 25,5 miljard vtgkm (een stijging met 42%) zou het aantal dodelijke slachtoffers er komen op ongeveer 100 doden per jaar, nagenoeg één vijfde minder als in 1998.

Op genummerde wegen neemt het verkeersvolume trendmatig minder snel toe dan op de autosnelwegen. Verwacht wordt dat het trendmatig toeneemt van 20 miljard vtgkm tot ongeveer 26 miljard vtgkm. Het fataal risico zou in dezelfde periode dalen van 23,5 doden per miljard vtgkm tot 12,5 doden per miljard vtgkm in 2005 en verder tot 8,5 doden per miljard vtgkm in 2010. Dit resulteert respectievelijk in ongeveer 300 doden in 2005 en 225 doden in 2010.

Op gemeentewegen neemt het verkeersvolume trendmatig toe van 11,4 miljard vtgkm tot 14,55 miljard vtgkm (een toename van 28%). Trendmatig daalt het fataal risico er van 22,85 tot 14,5 in 2005 en tot 11,5 in 2010. Het aantal doden zou er dan trendmatig dalen van 260 in 1998 naar 195 in 2005 en naar 170 in 2010.

Een gelijkaardige benadering voor het totaal aantal zwaar gewonden geeft 5.025 zwaar gewonden in 2005 en 4.000 zwaar gewonden in 2010. Op autosnelwegen zou het aantal zwaargewonden evolueren van ongeveer 775 in 2005 tot ongeveer 825 in 2010, op N-wegen van 2.400 in 2005 tot 1.775 in 2010 en op gemeentewegen van 1.850 in 2005 tot 1.400 in 2010.

Het blijft evenwel nodig voorzichtig te blijven. De hierboven geschetste ontwikkeling is niet vanzelfsprekend:

- de laatste jaren is eerder sprake van een stabilisatie van het risico. Vooralsnog is niet duidelijk of dit het gevolg is van een nieuwe trend of van statistische schommelingen;
- een aantal risicofactoren, zoals een groeiend motorgebruik, het stijgend aandeel vrachtvervoer met kleinere éénheden, het zich verder ontwikkelen van een 24-uur-economie, het aandeel ouderen... nemen met grote waarschijnlijk of zekerheid de volgende 10 jaar toe.

Positief is wel dat de automobielsector de invoering van nieuwe veiligheidsvoorzieningen voorziet. Op termijn wordt de stelselmatige introductie van CA (Collision Avoidance), toenemende elektronische driver assistance en passieve veiligheidssystemen voor de niet-inzittenden verwacht. Voor het vrachtvervoer zal vooral ingezet worden op een geoptimaliseerde voertuigdynamica (vermindering van verlies op voertuigcontrole), underrun protection systemen, gezichtsverbeteringssystemen en elektronische driver assistance. Telkens vinden deze introducties eerst plaats in de duurderse marktsegmenten, om dan geleidelijk aan in de overige segmenten te worden toegepast.

Met een trendmatige daling van het aantal verkeersdoden wordt noch de doelstelling op korte termijn, namelijk $1/3^{\text{de}}$, noch de doelstelling op middellange termijn, namelijk maximaal 375 verkeersdoden in 2010, helaas niet bereikt. Bij een trendmatige toename van de verkeersintensiteiten moet het risico niet met de helft, maar bijkomend met tweederde te dalen.

Met het ingezette beleid (doortochten, zwarte punten) is weliswaar bekomen dat de ongeval- en letselrisico's sedert het begin van de jaren '90 weliswaar gedaald zijn in de bebouwde kommen, maar dat toch nog niet het gewenste veiligheidsniveau bereikt is. Buiten de bebouwde kommen zijn nog belangrijke inspanningen nodig. En op autosnelwegen geven ongevallen nog te dikwijls aanleiding tot extra files.

5.4 Het verbeteren van de verkeersleefbaarheid om de kwaliteit van zowel het 'verblijven' als de kwaliteit van verplaatsingen op microniveau te verhogen

In het kader van de strategische MER t.a.v. het ontwerp-Mobiliteitsplan Vlaanderen werd de trendmatige evolutie van een aantal verkeersleefbaarheidsbedreigende indicatoren geraamd.

De modellen voor de berekening van potentiële **geluidshinder** voorspellen dat de toename van het aantal verplaatsingen trendmatig zal resulteren in een toename van het aantal gehinderden (van 16,1% naar 16,6% van de bevolking in Vlaanderen t.g.v. wegverkeer en van 1,2% naar 1,3% t.g.v. spoorverkeer). De stijging is echter minder belangrijk dan de groei in het aantal verplaatsingen zou doen vermoeden doordat het effect van verstrengde Europese geluidsemissienormen het motorgeluid van auto's en vrachtwagens nog een aantal jaren zal verlagen door langzame vervanging van het wagenpark en doordat de saturatie van de hoofdwegen de gemiddelde rijsnelheid doet afnemen. Het gaat hier dus om een kritisch evenwicht dat zeer gevoelig is aan hypothesen over het verstillen van het wagenpark. De potentiële gehinderden situeren zich uiteraard daar waar drukke wegen en hoge bevolkingsdichtheden (in het bijzonder lintbebouwing en doortochten) met elkaar in conflict komen. Belangrijk is op te merken dat in de Vlaamse Ruit (het gebied tussen de steden Antwerpen, Gent, Brussel en Leuven) het aantal gehinderden 17,4% is terwijl ten westen en ten oosten van de Vlaamse ruit het aantal slechts 15,6% en 14,5% bedraagt. Het totaal aantal potentiële ontwaakreacties door verkeersgeluid stijgt met ca. 5% t.o.v. de huidige toestand.

Trendmatig wordt niet aan de doelstellingen geformuleerd in MIRA-S voldaan. Ook de doelstelling uit het milieubeleidsplan (MINA-plan 2), namelijk het laten afnemen van de hinder door geluid in de komende jaren, wordt net niet gehaald. Gezien het trendscenario resulteert in een stijging van meer dan 2% van blootgestelden aan de hoogste geluidsniveaus (> 65 dB) t.o.v. de huidige situatie zal dit leiden tot een veralgemening van negatieve gezondheidseffecten en kan dus als een negatieve trend beschouwd worden.

Met het in het mobiliteitsplan Vlaanderen voorziene pakket aan maatregelen daalt het aantal potentieel gehinderden t.g.v. geluid significant naar 14,6% (huidig: 16,1%; trend: 16,6%), waardoor ook de negatieve gezondheidseffecten een beperkte positieve evolutie doormaken. Dit is voor een groot gedeelte te verklaren door de in het mobiliteitsplan veronderstelde sterke reductie van het gebruik van gemotoriseerd vervoer voor verplaatsing over korte afstand. Door de modale verschuiving van zowel personen als goederenvervoer stijgt het aantal potentieel gehinderden t.g.v. treingeluid tot 1,4%. Deze toename is louter een gevolg van een volumetoename; er wordt dus geen rekening gehouden met introductie van stillere spoorvoertuigen en infrastructuraanpassingen die het effect kunnen compenseren. Het aantal potentiële ontwakingen gedurende de nacht is in het duurzaam scenario gelijk aan het huidige aantal. De kleine afname van het aantal potentiële ontwaakreacties ten gevolge van geluid van wegverkeer is ongeveer gelijk aan de toename van potentiële ontwaakreacties door treingeluid.

Trendmatig wordt globaal voldaan aan de geluidshinderdoelstellingen geformuleerd in het milieubeleidsplan (1997-2002) en in MIRA-S 2000, maar net niet aan de doelstelling voor blootstelling boven 65 dB(A). Bovendien moet opgemerkt worden dat de potentiële ernstige hinder door geluid afkomstig van verkeer op gewestwegen nog steeds toeneemt zodat voor deze afzonderlijke bron niet aan de doelstellingen is voldaan.

Algemeen kan echter aangenomen worden dat er in de toekomst nog belangrijke acties nodig zijn om de hinder door geluidsemissies en het aantal ontwakingen te reduceren.

Trendmatig moet het bijkomend **ruimtebeslag van nieuwe verkeersinfrastructuren** respectievelijk geschat worden op 282 ha. Hierbij werd er geen rekening gehouden met het aanleggen van extra rijstroken, aanpassingen en het indirect ruimtebeslag.

De geplande bijkomende verbindingen zullen een grote negatieve invloed hebben op diverse aspecten van landschap. Zo zal door het aanleggen van de 19 belangrijkste bijkomende verbindingen het ruimtebeslag t.g.v. wegen in Vlaanderen toenemen met 3,9%; zullen er 29 beschermde landschappen, 21 beschermde dorpsgezichten en 4 beschermde stadsgezichten rechtstreeks verstoord worden en zal er een verlies van 1,4%, resp. 1%, aan erfgoedwaarde voor ankerplaatsen en voor relictzones te verwachten zijn, Ook kunnen er 161 nieuwe generatoren voor secundaire ruimtelijke ontwikkeling ontstaan en zal door een toename in weglengte van 2,4 % voor de AWV beheerde wegen, de versnippering tengevolge van nieuwe lijninfrastructuren toenemen.

Andere factoren als moeilijke oversteekbaarheid, visuele impact... nemen toe door de langzaam oplopende verkeersdruk. Enkel door middel van herinrichtingen van de doortochten is het mogelijk om de verkeersleefbaarheid te verbeteren.

5.5 Het terugdringen van de schade aan natuur en milieu ondanks de verdere toename van de mobiliteit

In het kader van de strategische MER t.a.v. het ontwerp-Mobiliteitsplan Vlaanderen werd de trendmatige evolutie van een aantal schade aan natuur en milieu veroorzakende parameters geraamd.

Gedurende het laatste decennium werden de normen voor brandstof en emissies van voertuigen sterk verstrengd, voornamelijk onder druk van de Europese wetgeving. De toename van het vervoer op de weg zal deze winst echter gaan reduceren zodat er een kleinere emissiereductie zal optreden dan initieel verwacht werd op basis van de verstrenging van de emissiesnormen. Met uitzondering op CO₂ dat stijgt met ca. 10 % in 2010 t.o.v. 1998 tot 13 miljoen ton, resulteren de berekeningen met de verkeersstromen in een emissiereductie voor het trendskenario (-60% voor CO, NO_x en deeltjes en -80% voor vluchtige organische stoffen, lood en SO₂).

Hiermee wordt de vertaling van de CO₂-doelstelling voor de transportsector uit het ontwerp Mobiliteitsplan, namelijk een stabilisatie t.o.v. 1990, niet gehaald. Er doet zich immers een verdere stijging voor van de CO₂-uitstoot door verkeer in het trend scenario.

Wat de emissiedoelstellingen voor verkeer in Vlaanderen resulterend uit het Göteborg Protocol of de NEC-richtlijn betreft, lijkt in eerste instantie de NO_x-uitstoot een probleem in de transportsector. De doelstelling wordt wel gehaald voor vluchtige organische stoffen en voor SO₂. Wel dient hier vermeld dat de nationale VOS-doelstelling over de sectoren heen moeilijk haalbaar zal zijn, evenals de luchtkwaliteitsdoelstellingen. Bijgevolg zullen bijkomende maatregelen in het verkeer welkom zijn.

Door de daling in de emissies, andere dan CO₂, zal de luchtkwaliteit in Vlaanderen verbeteren (10% voor CO, 11% voor NO_x, 17% voor PM₁₀, 6,7% voor vluchtige organische stoffen en 2,2% voor SO₂)⁹.

De reductie in verzurende en vermestende deposities t.g.v. de emissies van verkeer is eerder beperkt (ca. -2%).

De voorspelde emissiereductie zorgt ervoor dat de gezondheidsimpacts t.g.v. personenwagens (uitgezonderd de effecten van ozon) dalen tot ongeveer één derde en voor vrachtwagens tot ongeveer de helft van het niveau van 1998. Gezien nu reeds 80% van de gezondheidsimpacts veroorzaakt worden door stof-emissies en deze voornamelijk van dieselloetuigen afkomstig zijn, zal de toename van diesels in de vloot van personenwagens de gezondheidsimpacts ongunstig beïnvloeden. De totale gezondheidsimpacts van andere modi (binnenvaart en spoorwegverkeer) zijn verwaarloosbaar t.o.v. het wegverkeer.

Doordat tot nog toe geen duidelijke drempelwaardes konden aangetoond worden, moet men tot de vaststelling komen dat ook bij het behalen van de huidige luchtkwaliteitsdoelstellingen (met name voor PM) er toch nog belangrijke gezondheidsimpacts kunnen optreden.

Ook voor natuur zijn er belangrijke gevolgen. Een aantal zeldzame ecotopen zal verdwijnen door de aanleg van nieuwe verbindingen (267 ha); maar meer ecotoopverlies wordt verwacht als gevolg van secundaire ruimtelijke ontwikkelingen, zoals

⁹ Er dient wel opgemerkt te worden, dat het hier gaat om jaargemiddelde concentraties voor heel Vlaanderen en dat lokaal de verbeteringen groter of kleiner zijn. Bij de berekeningen wordt aangenomen dat alle andere emissiebronnen (industrie, gebouwenverwarming en landbouw) op hetzelfde niveau blijven.

de aanleg van huizen of industrie naast de geplande infrastructuur, of als gevolg van verdroging. De belangrijkste bijkomende verbindingen zullen tijdens het gebruik een niet onbelangrijk deel van de bossen en weiden van Vlaanderen in die mate verstoren (door het geluid) dat er beduidend minder broedvogels zullen zijn, en vermoedelijk zijn de gevolgen van geluidsverstoring even groot voor andere diersoorten. Bijkomende verbindingen verstoren ook door andere versnipperingseffecten, zowel in beschermde als niet beschermde gebieden. Verder brengen deze verbindingen een aantal effecten op de waterhuishouding en de waterkwaliteit met zich mee door de toename van de verharde oppervlakte, het doorsnijden van grondwaterstromingen, de afvoer van verontreinigde neerslag,... Zowel piekdebieten (die kunnen leiden tot overstromingen) als verdroging (wat leidt tot een verminderde natuurwaarde en ecotoopverlies) zijn mogelijk (en beide kunnen voorkomen als gevolg van dezelfde weg). Luchtverontreiniging kan een belangrijke invloed hebben op natuur en water en werd reeds eerder besproken.

5.6 Synthese vanuit het oogpunt van de beleidsdoelen

T.a.v. alle doelstellingen is met het ingezette beleid langzaam een ontwikkeling in de gewenste richting op het niveau van de effecten merkbaar:

- De procentuele groei van het gemotoriseerd verkeer lag in 2000 voor het eerst sedert vele jaren lager dan die van de andere modi (stads- en streekvervoer; spoor, binnenvaart). Maar om de bereikbaarheid van de economische poorten en knooppunten kwalitatief en kwantitatief veilig te stellen in 2010 zijn nog belangrijke aanvullende inspanningen (infrastructuur, exploitatie, prijs...) nodig t.a.v. alle modi. Vooral t.a.v. nieuwe infrastructuur komt het erop aan de verminderde bereikbaarheid tijdens de uitvoeringsfase in de hand te houden.
- Met het ingezet beleid (basismobiliteit, tariefmaatregelen t.a.v. doelgroepen, extra fietsvoorzieningen, convenants...) is alleszins lokaal reeds de vervoersongelijkheid gereduceerd. Maar om de doelstellingen volledig te realiseren in 2010 zijn nog belangrijke stappen te zetten. Dat geldt voor zeker voor bijzondere eisen stellende doelgroepen. Verwacht wordt dat pas na 2010 een verkeers- en vervoerssysteem kan gerealiseerd worden dat een "volwaardige" vervoersalternatief is voor de auto. Volwaardig betekent hier dat de vervoersalternatieven de vergelijking met de auto kunnen doorstaan in termen van comfort, snelheid, gebruiksvriendelijkheid, service, veiligheid en prijs.
- De voorbije jaren is het onveiligheidsrisico binnen de bebouwde kom gedaald. Met het infrastructuurbeleid dat de veiligheid vooral tracht te verbeteren voor kwetsbare weggebruikers, in de steden en dorpen en op de gevaarlijke punten is het risico verminderd. Meer dan ooit is echter duidelijk dat de mogelijkheden om infrastructuur te corrigeren beperkt zijn, en dat er ook een wijziging van het verkeersgedrag zelf noodzakelijk is en dat er maximaal op technologische vernieuwingen moet worden ingespeeld, willen we de gestelde doelstellingen op middellange en lange termijn bereiken.
- Dank zij het doortochtenprogramma verbetert de verkeersleefbaarheid in de steden en dorpen langzaam (oversteekbaarheid, ruimtelijke kwaliteit, veiligheid, ruimtebeslag van geparkeerde voertuigen...). Verwacht wordt dat de schadelijke emissies als gevolg van technische innovaties langzaam en continu dalen tot omstreeks 2010, waardoor de luchtkwaliteit zal verbeteren en de gezondheidsimpacts dalen tot ongeveer één derde à één tweede. Indien er niet wordt verder ingegrepen op het verkeersgedrag verder en aandacht gaat naar snelheidsregimes en type is een verdere toename van de hinder bij een verder toenemend gemotoriseerd verkeersvolume te verwachten. De meeste geplande in-

frastructuren zullen een grote negatieve invloed hebben op beschermde dorpsgezichten en beschermde landschappen.

- Ook voor milieu en natuur is de evaluatie licht positief. De doelstellingen voor VOS en SO₂, weergegeven in verschillende internationale overeenkomsten lijken binnen handbereik, maar t.a.v. de doelstellingen m.b.t. de NO_x-uitstoot en zeker t.a.v. de CO₂ zijn er problemen te verwachten en is aanscherping van het beleid noodzakelijk.

6 SAMENVATTING VAN DE BELEIDSOPTIES EN INITIATIEVEN VOOR HET VOLGENDE BEGROTINGSJAAR

Voor mij ligt het accent tijdens de huidige regeerperiode duidelijk bij het verbeteren van de verkeersveiligheid, toegankelijkheid en leefbaarheid. De maatschappelijke kosten van onveiligheid zijn immers hoger dan die van bereikbaarheid, leefbaarheid en de aantasting van milieu- en natuurkwaliteiten. Hier staan letterlijk mensenlevens op spel. En mensenlevens zijn onbetaalbaar. Als er dan in het buitenland aangetoond wordt dat het beter kan, twee tot driemaal beter zelfs, dan kunnen we niet anders dan alles inzetten opdat het ook fors beter wordt.

Het streven naar een sociaal duurzame mobiliteit impliceert dat mobiliteit gelijkmatiger wordt verdeeld over de verschillende groepen van de samenleving. Met het realiseren van een betere toegankelijkheid garanderen we dat iedereen gelijke kansen krijgt om deel te nemen aan het maatschappelijk leven, dat iedereen meer gelijke kansen krijgt om zijn of haar leven te kunnen uitbouwen.

Op deze twee vlakken kunnen en moeten we op korte termijn, alleszins nog deze legislatuur, het verschil met het verleden kunnen maken.

Als gevolg van de steeds strengere Europese reglementering inzake emissienormen en brandstofkwaliteit wordt verwacht dat de uitstoot van stikstofoxiden, zwaveldioxide, stofdeeltjes en lood sterk zullen dalen. De aspecten van leefbaarheid en milieu, die vooral afhankelijk zijn van de emissies van het gemotoriseerd verkeer, zullen bijgevolg reeds op korte, alleszins op middellange en lange termijn merkkelijk verbeteren.

Vergelijkende studies wijzen erop dat onze verslechterende bereikbaarheid in het centrum van Vlaanderen, in de Vlaamse Ruit, toch nog altijd beter is dan deze in het Duitse Ruhrgebied of in de Nederlandse Randstad. Op korte termijn is onze concurrentiepositie nog niet aangetast. Binnen het geheel van de voorziene maatregelen, moet het realiseren van de in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen voorziene "missing links" afdoende zijn om de bereikbaarheid in 2010 veilig te stellen. Een vijftal van de ontbrekende weginfrastructuren worden op dit ogenblik voorbereid. Vrijwel ieder van de projecten heeft al dan niet ernstige gevolgen voor milieu, natuur en landschap. Daarom wensen we de voorbereiding ervan volgens het boekje af te werken, willen we op mogelijke bezwaren anticiperen en zullen we nauwgezet alle wettelijk voorziene procedures zowel naar de geest als naar de letter volgen; als we sneller willen lopen, dreigen we immers in een processie van Echternacht terecht te komen. En al in de oudheid ging de schildpad vlugger vooruit dan de haas. Ik wil er in dit verband op wijzen dat het ontwerp-mobiliteitsplan gelijktijdig en zoveel mogelijk in onderlinge afstemming met een strategische MER.

Duurzame mobiliteit vraagt om veel maatregelen. Gelukkig moet er hier niet vanaf niets worden begonnen. Dikwijls gaat het om een versterking, een intensivering van

maatregelen, die op dit ogenblik al in werking zijn. Maar ook versterking en intensivering is alleen mogelijk als hiervan sporen in de beschikbare budgetten terug te vinden zullen zijn.

Maar meer middelen is onvoldoende. Wat voor mij klaar en duidelijk is geworden, is dat er behoorlijk wat van de maatregelen buiten mijn bevoegdheden vallen, zeker die betrekking hebben op het veilig stellen van bereikbaarheid en veiligheid. Om de bereikbaarheid van onze economische knooppunten te kunnen verbeteren en veilig te stellen in de toekomst is dringend een afstemming met het beleidsdomein ruimtelijke ordening noodzakelijk. Meer dan ooit is er nood aan een evenwichtige opbouw van evenwichtige stedelijke en vooral grootstedelijke gebieden. Enkel indien de economische functie en de woonfunctie met elkaar in evenwicht worden gebracht is de bereikbaarheid ervan in de toekomst te garanderen. Hier zouden dringend afspraken moeten worden gemaakt in het kader van de afbakening van de stedelijke gebieden. Hetzelfde geldt voor de inplanting van nieuwe en mogelijke uitbreidingen van bedrijventerreinen. Voor de bereikbaarheid van onze steden moet het spoor meer dan een tandje bijsteken. Ook inzake veiligheid zullen bindende afspraken moeten worden gemaakt met de gemeenten en de federale overheid. Enkel indien ik volwaardig de rol van regisseur van duurzame mobiliteit kan opnemen, zullen de ambities kunnen worden bereikt.

Het ontwerp mobiliteitsplan is ambitieus in ieder van haar ambities. Het voorliggende ontwerp beleidsplan is, zoals ik hier reeds gesteld heb, een uitgelezen kans voor het Vlaams Parlement om haar ambities m.b.t. het langetermijnbeleid waar te maken. Dank zij de vooropgezette procedure krijgt zij de kans om het pad, waarmee tot een duurzame mobiliteit kan wordt gekomen, uit te tekenen. Omdat het plan een dusdanige reikwijdte heeft gekregen, met uitspraken op korte, middellange en lange termijn over de wijze van inzet van Vlaamse bevoegdheden inzake mobiliteit en openbare werken, maar ook over ruimtelijke ordening, economie, sociale zaken, fiscaliteit, ... met inbegrip van uitspraken over het gewenste beleid dat op federaal niveau zou moeten worden gevoerd, is een grondige bespreking binnen het Vlaamse parlement gewenst en noodzakelijk.

Ik vind het een goede zaak voor Vlaanderen als de besluitvorming inzake mobiliteit in alle openheid en met kennis van alle standpunten kan tot stand komen. De procedure biedt bovendien perspectief op draagvlakvergroting, maatschappelijke aanvaarding en politieke consensus voor de zich op termijn opdringende maatregelen. Ik geef alleszins de voorkeur aan een doordacht, inhoudelijk samenhangend en uitvoerbaar plan, dat het voorwerp is geweest van een ruim maatschappelijk en politiek debat, en waarvan de consequenties voor Vlaanderen ook op middellange en lange termijn duidelijk zijn geworden. Voor mij is het alleszins duidelijk dat een duurzame mobiliteit alleen maar te bereiken is met een consistent volgehouden en samenhangend beleid op korte, middellange en lange termijn. Zoals ik steeds heb gesteld, wens ik wel mijn persoonlijke bekommernissen en accenten verder te kunnen toelichten in de komende maatschappelijke en politieke discussie.

Het voeren van een consistent volgehouden en samenhangend beleid op korte, middellange en lange termijn betekent voor mij ook dat we nu niet moeten wachten op het uiteindelijk overeengekomen maatregelenpakket om initiatieven te nemen. We, daaronder versta ik hier het parlement, de regering en mezelf, moeten nu reeds aan de weg durven timmeren. Ook nu moeten we er voor zorgen dat we vooruitgaan en op spoor blijven.